nur 3,90 €

# Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 9
September 2008
57. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €




B13411

Gefährliches Erbe
Blindgänger bei der Bahn

Im Guckkasten
Fahrdiorama für lange Züge

KRITISCH BETRACHTET:
- Märklins 18.3
- Brekinas MAN-Tw
- TT-Silberlinge
- E8-Gigant

Werkstatt:
- Kosmetik für DR-V100
- Schwerlast für Opplingen

Villa Hügel, Hochöfen, Zechen und Co.

# Revier-Power

## Neue Modellbahnwelt eröffnet

# Inhalt





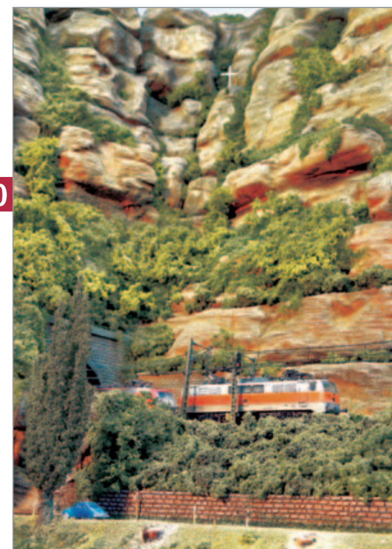
**28** Vorsicht, Blindgänger!

Munition aus dem Zweiten Weltkrieg: Immer wieder findet man sie gerade unter Bahnanlagen.



**14** Herzschlag im Pott

Zentrum für Verkehr und Industrie: Das Ruhrgebiet. Dazu ab Seite 74: Die „Modellbahnwelt Oberhausen“.



Fahr’n, fahr’n, fahr’n... **70**

...auf der Eisenbahn: Mit langen Zügen macht das erst so richtig Spaß, findet Wolfgang Stößer. Er baut in N.



**52** Transportation

Auf der Opplingen-Anlage von Ralf Reinmuth wird ein Trafotransport auf Schiene und Straße inszeniert.




Titel: Szene mit der Villa Hügel aus der Modellbahnwelt Oberhausen.
Foto: Tiedtke

Wir optimieren **46**

Die DR-BR 114 (V 100) von Roco unterzieht Jörg Chocholaty einer Verschönerungskur mit Weinert-Teilen.



# Bahnwelt Aktuell

SCHWEIZ

## Welterbe Albula und Bernina

● Es war nicht ganz überraschend, aber doch bis zur Verkündung ungewiss: Die „Rhätische Bahn (RhB) in der Landschaft Albula/Bernina", wie auch der Titel der Bewerbung lautete, wurde auf der Welterbeliste der UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization) notiert. Die RhB wurde mit diesem 120 Kilometer langen Teil ihres Netzes erst als dritte Bahnstrecke in die 850 Posten zählende Liste aufgenommen. Ospizio Bernina, das Kreisviadukt bei Brusio und der aufregende Landwasser-Viadukt befinden sich nun auf Augenhöhe mit dem Taj Mahal oder den Pyramiden von Gizeh! Zuvor erhielten nur die schmalspurigen Himalaja-Bahnen in Indien (Darjeeling Himalayan Railway, Nilgiri Mountain Railway und Kalka-Shimla Railway) und die Semmering-Bahn (Österreich) den Titel eines Welterbes. Zum Welterbe gehören neben den Bahnlinien auch die umgebenden Kulturlandschaften. Die Verbindung von Tirano in Italien bis nach Thusis steht jetzt unter besonderer Beobachtung der UNESCO. Einschränkungen beim Bahnbetrieb befürchtet man seitens der RhB jedoch nicht, da die UNESCO den wirtschaftlichen Betrieb nicht verhindern wolle und man auch schon zuvor Auflagen des Schweizer Denkmalschutzes berücksichtigen musste. Nicht zuletzt weiß man bei der Graubündener Bahn auch um die Marketing-Option, die das Label „Welterbe" bietet. Nicht, dass Bernina- und Glacier-Express unter mangelnder Nachfrage leiden würden, aber die Aufnahme in die Welterbeliste wird sicherlich für einen nochmaligen Zuwachs der Touristen- beziehungsweise Fahrgastzahlen vor allem aus Übersee sorgen.



**ABe 4/4 47 und 45 durchqueren am 8. September 2004 die Mondlandschaft bei Bernina Lagalb auf 2100 Metern Höhe.**



Fotos (2): Küstner

**Ge 4/4 III „Tujetsch" hat am 21. Juni 1998 gerade die Wendeschleife bei Bergün hinter sich gebracht.**

*Die Meininger Werkslok 50 3501 (ex-50 380, erste Rekolokomotive ihrer Bauart) hat bei ihrer Fahrt am 5. Juli 2008 in Ostheim/Rhön die letzte noch betriebsfähige Reichsbahn-Doppelstockeinheit am Haken. Die Reise über fränkische Gleise führte nach Fladungen in die bayerische Rhön anlässlich der dort stattfindenden „1. Fladungen Classics". Außer der historischen Eisenbahn gab es dort vor allem zahlreiche automobile Oldtimer aller Art zu bestaunen. Eigens für die „Fladungen Classics", die das Motto „Klamotten, Blech und Oldies – Leben wie in den 60ern" hatten, wurde der historische Kern Fladungens weitgehend abgeriegelt und, so gut es ging, in die 1960er-Jahre zurückversetzt.*




Foto: Gross

THÜRINGEN

## Besonderer Klang

● Die Richthalle des Dampflokwerkes Meiningen war am 11. und 13. Juli 2008 nicht vom gewohnten Arbeitslärm erfüllt, sondern von Arthur Honeggers Stück „Pacific 231" aus dem Jahr 1924, das die Fahrt eines schweren Schnellzuges mit einer Pacific-Dampflok musikalisch nachempfindet, und anderer feiner Klänge. Für das Konzertereignis der Saison hatte sich die traditionsreiche Hofkapelle des Meininger Theaters erstmals das Dampflokwerk vor Ort als Konzertsaal auserkoren. Die Verbindung zwischen Hofkapelle und Eisenbahn rührt nicht nur aus dem gleichen Standort Meiningen, sondern auch aus der Geschichte des Orchesters: Die tourneefreudigen Meininger unternahmen Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts 118 Konzertreisen in über 40 Städte in ganz Europa, natürlich mit der Eisenbahn. Am folgenden Montagmorgen herrschte wieder Alltag im Dampflokwerk.


Foto: Erb

Etwa 1700 begeisterte Besucher erlebten an beiden Tagen dieses optisch und akustisch beeindruckende „Konzert unter Volldampf", so der offizielle Titel.


Foto: Heiderich

*Mit der Ex-DB 221 147, abgelichtet Anfang Juli in Nordhorn, hat die Bentheimer Eisenbahn (BE) ein neues Flaggschiff. Die nun als D 20 bezeichnete und auf den Namen „Coevorden" getaufte Lok stammt aus dem Bestand der Maschinen, die 2002 aus Griechenland zurückgeführt wurden. Bei Arriva Werke Nord in Neustrelitz (siehe MEB 6/2007) wurde sie wieder instandgesetzt und dient nun als leistungsstarke Unterstützung im Fuhrpark der BE. Die mit zwei neuen MTU-4000-Motoren remotorisierte Lok soll ab 2009 auch in den Niederlanden zum Einsatz kommen.*

# *Hustenfreie Liebeserklärung*


Dr. Karlheinz Haucke

Einmal husten und schon das Brikett auf der Hand: Der Pott war halt was für Selbstversorger und damit meine ich weniger die Deputatkohle der Kumpel. Ruß, Rauch und dicke Luft gehörten zum Alltag im Revier der 60er-Jahre, selbst in der Randlage des Bochumer Südwestens. Und bei Südwestwind stank´s dann zusätzlich noch nach faulen Eiern, ein gehaltvoller Gruß von der Hattinger Henrichshütte.

Das schier unüberschaubare Schienengewirr von Bundesbahn, Zechen-, Werks-, Hafen- und Straßenbahnen gehörte ebenso zum Revier wie die Wochenendflucht ins nahgelegene Sauerland, das man sich mit den niederländischen Nachbarn zumeist schiedlich, friedlich teilte.

Die heile Revierwelt der Staublungen, von Pseudo-Krupp und anderen Nebeneffekten der Montanregion geriet freilich schon vor mehr als vier Jahrzehnten ins Wanken. Mit dem Anfang der 60er-Jahre epidemisch um sich greifenden Zechensterben deutete sich der Strukturwandel an. Bochum war damals Vorreiter, keineswegs nur wegen seines nagelneuen, heute denkmalgeschützten Hauptbahnhofs.

Der blaue Himmel über der Ruhr blieb freilich noch lange eher Wunschdenken, es sei denn, man konnte auf eine bevorzugte Wohnlage im Stile der kruppschen Villa Hügel hoch über dem Essener Baldeneysee zurückgreifen.

Fröhliche, zugleich gesundheitsunschädliche Urständ feiert der Pott nun dank der Initiative eines Mannes: Georg Rinneberg hält mit der Modellbahnwelt Oberhausen ein wichtiges Stück Zeitgeschichte in 1:87 fest, Husten garantiert ausgeschlossen!

# Bahnwelt Aktuell

OBERLEITUNGSPROBLEME I

## Kurze Reise

● Zu einem kapitalen Oberleitungsschaden kam es am 26. Juni 2008 auf der Strecke Aschaffenburg – Hanau, als ein gebrochener Dachstromabnehmer eines O-Busses für Venezuela (siehe auch MEB 6/2008, S. 13) die Oberleitung auf Höhe der Gemeinde Mainaschaff herabriss. Der mit etwa einem Dutzend Bussen beladene Zug kam am Mittag als LÜ (Lademaß-Überschreitung) aus Crailsheim in Aschaffenburg an. Zur Abfahrtszeit gegen 18:45 Uhr fand sich eine kleine Gruppe von Eisenbahn-Fotografen im Ausfahrbereich des Aschaffenburger Hauptbahnhofs ein und konnte erstaunt das plötzliche Anheben des Stromabnehmers am achten Bus sowie die ersten funkensprühenden Kontakte mit der Oberleitung an einer niedrigen Straßenbrücke beobachten. Die sofort alarmierte Bundespolizei stoppte den Zug dann auf Höhe des Einfahrsignals von Kleinostheim. Der gebrochene O-Bus-Stromabnehmer hatte sich schon mit der Fahrleitung bei der Einmündung der Verbindungskurve zur Darmstädter Strecke verhakt und die gesamte Oberleitung auf einer Länge von etwa 700 Metern abgeräumt. Dabei wurden nicht nur der Fahrdraht, sondern auch Haltedraht, Haltebügel und Stahlausleger der Fahrleitungsmasten abgerissen und beschädigten auch die nagelneuen Omnibusse schwer. Durch den Kurzschluss fielen auch die Sicherungen im Umspannwerk und schalteten den betroffenen Streckenabschnitt ab. Der verursachende Bus und der Holzboden des Transportwagens fingen dann aufgrund des entstandenen Lichtbogens Feuer, das aber schnell durch die alarmierten Feuerwehren gelöscht werden konnte. Die Strecke wurde in beiden Richtungen gesperrt und Fernzüge über Darmstadt umgeleitet. Nahverkehrszüge endeten in Aschaffenburg und Kahl. Die Sperrung wurde erst am späten Samstagabend wieder aufgehoben. Der verunglückte Zug wurde zur weiteren Begutachtung der Schäden in den Güterbahnhof Aschaffenburg zurückgefahren. Sofort nach Räumung des Unfallgleises begannen die Arbeiten zur Wiederherstellung der Fahrleitung. Am Freitagmorgen hatte man die ersten Ausleger montiert und mit der Abspannung zur Verbindungskurve begonnen. Gegen 14 Uhr konnten erste Fernzüge aus Richtung Frankfurt das freigegebene Streckengleis Hanau – Aschaffenburg wieder benutzen, während das Unfallgleis noch bis Samstag gesperrt blieb. Zum Glück kamen keine Personen zu Schaden, obwohl die Unfallstelle direkt an einem viel genutzten Bahnübergang liegt.



Foto: B. Keller

Ursache des Unglücks dürfte ein gebrochenes Verbindungsstück des O-Bus-Stromabnehmers sein, der aus zwei Röhren besteht, in denen das Stromkabel verläuft. Das Kabel hielt die beiden Teile noch zusammen. Auf dem Bild ist der gelöste Stromabnehmer gut zu erkennen.



Foto: Mann

Gut zwei Drittel der Busse wurden beschädigt, davon fünf besonders schwer durch herabstürzende Auslegerteile.

## Zwischenhalt

■ **Der S-Bahnhof Berlin-Schöneweide** wird ab 2010 neu gebaut. Damit werden drei S-Bahnhöfe entlang der Görlitzer Bahn erneuert; Baumschulenweg und Adlershof werden bereits gebaut. Bis 2013 stehen rund 350 Millionen Euro zur Verfügung.

■ **Das DB-Werk Cottbus** hat den Zuschlag zur Modernisierung der Reihe 07 der Bulgarischen Staatsbahn (BDZ) erhalten, zunächst soll eine Musterlok entstehen. Die 07 entspricht der Ex-DR-Baureihe 131/231. Außer der DR beschaffte nur die BDZ die „Ludmilla" in größeren Stückzahlen.

■ **Der Bahnverkehrszuwachs in Norwegen** stößt an Grenzen: Im Bereich der großen Städte, darunter der Hauptstadt Oslo, und an vielen Orten im Südosten liege die Kapazitätsauslastung bei 100 Prozent, zum Teil darüber. Der Reiseverkehr stieg um 3,9, der Güterverkehr um zwei Prozent an. Vor allem die wieder eingeführten Verbindungen nach Stockholm und Göteborg in Schweden wachsen stark.

■ **Klaus-Dieter Hommel,** Vorsitzender der Bahngewerkschaft GDBA, ist seit 9. Juli 2008 Vorsitzender der „Allianz pro Schiene". Er folgt Norbert Hansen, der im Mai von Transnet in den DB AG-Vorstand wechselte.

■ **Die Zufriedenheit der Deutschen** mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wächst laut Meinungsforschungsinstitut Infratest im fünften Jahr in Folge: 31,5 Prozent seien mit ihrem Verkehrsunternehmen vollkommen oder sehr zufrieden, weitere 51 Prozent zufrieden. Den höchsten Zuspruch erhält der ÖPNV in Baden-Württemberg, doch gebe es zwischen den Bundesländern kaum Unterschiede.

■ **Die Österreichischen Bundesbahnen** übernehmen die Wartung der slowenischen Taurus-E-Loks. Das sieht ein Anfang Mai abgeschlossener Wartungsvertrag vor.

■ **Auf der Ostbahn** Berlin – Küstrin/Kostrzyn – Kreuz/Krzyz soll es ab Dezember 2008 wieder einen Fernzug geben: Der Nachtzug „Berolina" soll Berlin und Warschau zwischen 22 und 6 Uhr verbinden.

■ **Klaus Rüdiger Malter** ist neuer Geschäftsführer der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA). Er ist Nachfolger von Dr. Rudolf Menke, der im März nach langjähriger Tätigkeit verabschiedet wurde.

■ **Dr. Werner Marnette** löst Dietrich Austermann als Wirtschafts- und Verkehrsminister in Schleswig-Holstein ab.

■ **In Paris** werden zwei Eisenbahn-Großprojekte in Angriff genommen: Bis 2013 sollen der Charles-de-Gaulle-Express (CDG) von der Gare de l'Est zum gleichnamigen Flughafen und bis 2017 eine 28 Kilometer lange Nordumfahrung realisiert werden.

■ **Die britische Network Rail** hat Ende Juni 2008 die Überprüfung für den Bau neuer Bahnlinien auf der Insel angekündigt. Nördlich und westlich von London gerieten viele Strecken spätestens 2025 an ihre Kapazitätsgrenzen, teilte Network Rail mit.

■ **Der britische Finanzinvestor** Bridgepoint möchte offenbar die polnische Bahngesellschaft CTL Logistics bereits ein halbes Jahr nach dem Kauf wieder veräußern.

NORDDEUTSCHLAND

## NOB-Marschbahnzug zum Hbf

● Der Sommerfahrplan für die Züge der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) trat am 5. Juli 2008 in Kraft. In der Hochsaison vom 5. Juli bis zum 6. September fährt die NOB erstmals samstags mit einem Marschbahnzug (HH – Sylt) zum Hamburger Hauptbahnhof, allerdings ohne traditionellem Halt in HH-Dammtor. Die NOB beklagte sich bereits 2005, dass sie nicht mit ihren Zügen zum Hamburger Hbf fahren könne. Belegte Trassen auf der Hamburger Verbindungsbahn, besetzte Gleise im Hauptbahnhof und eine Wendezeit von 44 Minuten gaben der NOB keinen Platz und zwangen sie in den Kopfbahnhof Hamburg-Altona. Auch die früheren Regionalexpress-Züge der DB AG endeten in Hamburg-Altona. Die NOB wollte stets vermeiden, dass ihre Anschlussreisenden mit der S-Bahn zum Hauptbahnhof fahren müssen. Vor allem Fernzüge belegen die Trassen zwischen Hamburg Hbf und Altona, aber auch einzelne Metronom-Züge fahren vom Hauptbahnhof weiter bis nach Altona.



Foto: Brüggemann

**Der erste NOB-Zug von Hamburg Hbf nach Westerland durchfährt am 5. Juli den Bahnhof Hamburg-Dammtor. Zum schnellen Passieren der Verbindungsbahn hält dieser Zug dort nicht.**

OBERLEITUNGSPROBLEM II

## Unfall Duisburg


Foto: Piplack

**Die Mannschaft vom HIOB-711 003 ist dabei, den Schaden zu beheben. Den Unfall könnte ein Vogel verursacht haben.**

● Kurz vor 10 Uhr riss der aus Frankfurt kommende IC 2310 am 4. Juli 2008 auf dem Weg nach Westerland in Sichtweite des Duisburger Hauptbahnhofs die Oberleitung auf etwa 100 Metern herunter. Der Zugverkehr rund um die Ruhrgebietsmetropole stand daraufhin still. Der Ausfall des Bahnknotens Duisburg machte sich im gesamten Ruhrgebiet, und bis ins benachbarte Ausland in Form von erheblichen Verspätungen und Zugausfällen bemerkbar. Da der Fahrdraht teilweise auf den Wagen hing, konnte der IC nicht weggeschleppt werden, sondern wurde evakuiert. Ein vor dem Hauptbahnhof gestoppter ICE wurde mittels der 218 813 und 833 in den Hauptbahnhof gezogen.

■ **Der Vorstand der Regentalbahn AG,** Tobias Richter, wird das Unternehmen am 31. August 2008 verlassen. Vorerst übernimmt Klaus Jacobs, Geschäftsführer der Arriva Deutschland GmbH, die Aufgaben.

■ **Stuttgart 21** wird nach einer Studie des Verkehrsplanungsbüros Vieregg und Rösler finanziell zu einem Fiasko: Bei über 6,9 Miliarden Euro Gesamtkosten klaffe ein Finanzierungsloch von fast drei Milliarden Euro. Die Bahn bezeichnete die Aussagen als haltlos. Vieregg und Rösler hatten vorher unter anderem die Kostenexplosion beim Transrapid prognostiziert.

■ **Die DB AG** will beim Kieler Lokhersteller Voith 130 Diesellokomotiven des Typs Gravita 10BB bestellen. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses gab es weder vom Hersteller noch vom Besteller eine offizielle Stellungnahme.

■ **DB Regio bestellte 60 Triebzüge** der Baureihen 640 (Alstom), 642 (Siemens), 648 (zwei- und dreiteilig, Alstom) und 650 (Stadler). Die Fahrzeuge können bei Bedarf bis 2011 abgerufen werden.

INDUSTRIE

## Desiro ML im Test

● 2 500 Arbeitsplätze will Siemens alleine in der Eisenbahnsparte (Siemens Mobility Division) weltweit streichen. Für die Montage des neuen „Desiro ML“ (ML steht für „MainLine“) sollten aber noch genügend Mitarbeiter verbleiben, immerhin bestellte alleine die Belgische Staatsbahn 305 dreiteilige Züge mit je 280 Sitzplätzen und die „Transregio“ Deutsche Regionalbahn GmbH auch 17 Stück für die Mittelrheinbahn. Die Mittelrheinbahn bedient ab Dezember 2008 die Linien RB 26 (Rheinlandbahn) Köln – Bonn – Remagen – Andernach – Koblenz und die RB 32 (Mittelrhein-Burgen-Bahn) Koblenz – Boppard – Bingen – Mainz. Finanziert werden die Züge über die Leasinggesellschaft Angel Trains ( siehe auch Meldung Seite 12).



Foto: Dollinger

**Nachdem das erste Exemplar ab 11. April 2008 in Wegberg-Wildenrath seine Runden gedreht hat, wird der Desiro ML seit Juli in der freien Wildbahn getestet. Versuchsfahrten fanden im Großraum Nürnberg statt. Anfangs war der neue Triebzug in einen Messzug eingereiht.**

# BAHNWELT AKTUELL



## Fragezeichen

*Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.*




Foto: Gross

**Die erst kürzlich frisch beklebte 185 518 der TX-Logistik (TXL), trägt jetzt Werbung für die Spedition Transped, deren KLV-(Kombinierter Ladungsverkehr)-Züge TXL seit vielen Jahren von Italien nach Deutschland befördert. Am 4. Juli 2008 passiert die Bombardier-E-Lok das südosthessische Vollmerz. Nur kurze Zeit trug sie ihr Vorgänger-Werbekleid. Wir wollen von Ihnen wissen, wofür die Lok zuvor warb?**




Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. September 2008 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort der Schätzfrage im Juliheft lautete: „Rund 6,56 Millionen Euro“. (siehe auch Bahnpost, Seite 27) Das Märklin-Wagenset gewann: Keller, Sebastian, 80331 München. Je eine DVD haben gewonnen: Winkler, Manfred, 95032 Hof; Hürter, Friedhelm, 56218 Mülheim-Kärlich; Böhme, Ralf, 08289 Schneeberg; Stefan, Ewald, 35781 Weilburg; Franke, André, 12347 Berlin; Winkels, David, 47533 Kleve; Peschel, Matthias, 37520 Osterode am Harz; Döbelt, Hagen, 38855 Wernigerode/Harz; Mann, Michael, 63741 Aschaffenburg; Klopfer, Elisabeth, 89362 Offingen; Booltink, Bert, NL-7152 JC Eibergen; Schimetschka, Vera L., 35396 Gießen; Dillenburger, Dirk; 63743 Aschaffenburg; Domke, Johanna, 31787 Hameln; Schreiber, Dieter, 36452 Kaltennordheim; Wibier, C., 54293 Trier; Kellett, Richard, 87435 Kempten; Schimetschka, Edgar, 91301 Forchheim; Kuhlisch, Stephan, 01445 Radebeul; Gerlach; Manfred 36452 Kaltennordheim.

WUSTERMARK

## „Rail & Logistik Center“

Am 1. Juli 2008 wurde im Beisein von Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzek der seit Ende 2001 stillgelegte ehemalige Rangierbahnhof Wustermark westlich von Berlin wiedereröffnet. Neuer Betreiber ist die „Rail & Logistik Center GmbH & Co. KG“ (RLC) Wustermark. Die Tochter von „Havelländische Eisenbahn AG“ (hvle) und der Berliner „BUG Vermietungsgesellschaft mbH“ hat das Gelände von der DB Netz AG gekauft, um es als öffentliche Eisenbahninfrastruktur zu betreiben. Es ist das erste Mal, dass ein Güterbahnhof dieser Größenordnung an ein privates Betreiberkonsortium verkauft wurde. Für die Reaktivierung investiert die RLC zunächst rund eine Million Euro. Damit werden Kapazitäten zum Abstellen und Betanken von Dieselloks sowie Gleise für die Zugbildung und -auflösung bereitgestellt. „Noch in diesem Jahr sollen bis zu zwölf Gleise in der 25-gleisigen Richtungsgruppe wieder in Betrieb gehen“, nennt hvle-Vorstand Günther Alsdorf die Zielstellung. In Zukunft sollen alle Gleis- und Bahnanlagen auf dem 22 Hektar großen Gelände reaktiviert werden. Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, sieht die Gründung des RLC als Beleg für den „Boom des Schienengüterverkehrs“ in Deutschland.




Foto: Schenk

*Die Dampflok 50 3616 des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde (VSE) wurde am 28. Juni 2008 von Schwarzenberg zur lang erwarteten Hauptuntersuchung (HU) in die MaLoWa-Bahnwerkstatt nach Klostermansfeld überführt. Zuglok war die 346 004 der PRESS.*



Foto: Dollinger

*Die Ex-DB-Diesellok V 80 005 (rot) wurde vom DB-Museum aus Italien zurückgeholt und am 27. Juni 2008 von München nach Nürnberg gezogen. Die E 10 und die E 44 waren seit dem Tag der offenen Tür in Pasing noch in München und gingen auch nach Nürnberg.*



Foto: Völk

*Die Baureihe 113 erlebt eine kleine Renaissance. Mitte Mai wurden 113 267 und 309 nach vier- beziehungsweise 14-monatiger Abstellung aufgearbeitet. Ebenso wie vor der Abstellung sind sie weiterhin in Diensten von DB-Autozug und fahren im Umlaufplan der Reihe 115 mit. An 113 268 soll im Juli die Hauptuntersuchung abgeschlossen werden. Zu den wichtigsten Aufgaben zählen neben den Autoreisezügen auch Abstellfahrten für DB-Fernverkehr im Raum München. 113 267 und 115 327 warten am 19. Juni 2008 auf neue Aufgaben.*

FERNVERKEHR

## BR 180 wieder im Polen-Einsatz

● Erneuter Wechsel bei der Bespannung der EC „Berlin-Warszawa-Express" zwischen Berlin und dem polnischen Rzepin (Reppen): Nachdem Dieselloks der BR 234 die Zweisystem-Loks der Baureihe 371/372 der ČD Ende vergangenen Jahres abgelöst haben, wird nach nicht mal sechs Monaten wieder unter Strom gefahren. Zum Einsatz kommen 180 von DB Schenker. Grund für den Wechsel sind abgelaufene Fristen für den Großteil der 234. Der Einsatz von Mehrsystem-Loks der Baueihe 189 scheiterte bisher an der fehlenden Zulassung für das polnische 3kV-Gleichstrom-Netz. Das könnte sich bald ändern, denn der Lokvermieter MRCE erhielt am 9. Juli die Zulassung für die ES 64 F4 von Siemens, die der DBAG-Baureihe 189 entspricht.



Foto: Emersleben

Eine deutsche Tschechin im Polen-Verkehr oder eine Güterzuglok im Eurocity-Einsatz: 180 008 wartet am 10. Juli 2008 in Berlin Ostbahnhof auf die Abfahrt.



Foto: Krause

*Emma vertrat Luise: Die der in Kiel ansässigen Voith Turbo Lokomotivtechnik GmbH & Co. KG gehörende Dieselkleinlok Köf II „Emma" (Ex-DB 323 075, Gmeinder 4691/1952) verließ Ende Juni 2008 für kurze Zeit das gewöhnlich hermetisch verriegelte Werksgelände der Lokomotivfabrik. Sie übernahm anschließend für wenige Tage im nahe gelegenen Kieler Nordhafen die Vertretung für die aufgrund eines kurzen Werkstattaufenthalts nicht verfügbare Köf II „Luise" (Ex-DB-323 143, Deutz 57288/1959) der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG.*

## TOP und FLOP

### TOP: Bayerische Einstieghilfe

Die Homepage der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) www.bayern-takt.de bietet Rollstuhlfahrern und anderen mobilitätsbehinderten Personen eine Pdf-Karte zum Download an, auf der die Bahnhöfe des Freistaates nach ihrer Zugänglichkeit klassifiziert sind. Insgesamt vier Piktogramme weisen den Grad des Zuganges aus, von barrierefrei erreichbaren Bahnsteigen plus abgestimmten Fahrzeugen bis zur Erreichbarkeit mit Hilfe des Bahnpersonals.

### FLOP: ICE-Taufe abgesagt

Villingen-Schwenningen, die badisch-württembergische Doppelstadt, sollte mit Namen und Wappen eine ICE-Garnitur zieren. Alles war für die Zugtaufe im Bahnhof Villingen an der Schwarzwaldbahn vorbereitet. Doch im letzten Augenblick sagte die DBAG den kleinen Festakt ab: Weil man mit einer Demonstration von Rollstuhlfahrern rechnete, um auf einen barrierefreien Bahnhof Villingen hinzuwirken. Entstanden ist diese Idee im Stadtparlament. Die Bahn sprach lediglich von „aktuellen Ereignissen".



Foto: DB AG/Jörg Bönisch

*Mit einem Sommerfest feierte der Standort Halle (Saale) des DB-Museums seinen fünften Geburtstag. Höhepunkt war die Präsentation der Nachbauten des „Adler" und der „Saxonia" unter Dampf. Auf beiden konnte auch mitgefahren werden.*

# Bahnwelt Aktuell

***Auch für das kürzlich mehrheitlich von der französischen Staatsbahn SNCF übernommene private Dresdener Eisenbahnverkehrsunternehmen ITL sind inzwischen zwei neue TRAXX-Diesellokomotiven vom Typ F 140 DE im Einsatz. Es handelt sich um die Maschinen 285 106 und 109. 285 109 durchfährt am 22. Juni 2008 mit einem Kesselwagenzug den Wehlener Ortsteil Pötzscha im Elbtal in Richtung Dresden. Am Zugschluss schiebt ITL-118 002 nach.***



Foto: Seraphin



Foto: Liebert

***Der Triebwagen SVT-137 322 war Anfang Juli anlässlich des vierten Schmalspur-Festivals auf der Lößnitzgrundbahn in Radebeul unterwegs. Am Abend des 4. Juli 2008 ist er hier bei seiner ersten Fahrt auf der Straßenüberquerung beim Haltepunkt „Weißes Roß“ zu sehen.***

**SCHWEIZ**

## Krokodil wiedererweckt

In Balsthal wurde am 29. Juni 2008 mit einem großen Bahnhofsfest die Wiedergeburt des legendären Seetalkrokodils gefeiert. Es handelt sich um De 6/6 15301, letzte Überlebende von einst drei Maschinen mit Baujahr 1925, die die SBB damals von SLM/BBC für die Seetalbahn bauen ließ. Sie konnten anfangs sowohl mit 5500V/25Hz im Seetal als auch unter 15000V/16$^2/_3$ Hz auf dem übrigen SBB-Netz fahren. Von 1930 bis 1980 wurden die drei Loks mit wenigen Ausnahmen im Seetal eingesetzt. 1983 kaufte die Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) das Reptil 15301, die andern beiden fuhren die SBB auf den Schrottplatz. 1990 erlitt 15301 einen Kurzschluss im Heizstromkreis, was im Trafo zu einem irreparablen Schaden führte. Fehlende Ersatzteile bedeuteten die vorläufige Stilllegung, bis Ende 1995 nach Sponsorensuche durch den damaligen Betriebsleiter der OeBB die 15301 öffentlich zerlegt wurde und in der Folge eine neu gegründete Arbeitsgruppe sich der Aufarbeitung annahm. Nach vielen sorgenvollen Arbeitsstunden glänzt das Seetalkrokodil wieder wie neu, allerdings in seinem Innenleben nicht mehr im Originalzustand. So stammt der Trafo von der BLS Ce 4/4 (früher Ce 4/6) 316. Die De 6/6 soll noch dieses Jahr eine Fahrt ins Seetal unternehmen und im Herbst in Bauma zu sehen sein.



**Voraussichtlich wird die Lok im Rundschuppen von Brugg eine dauerhafte, neue Heimat finden.**

Foto: Armin Schmutz

## Der Schwellenleger

### *Schwarzfahrer wider Willen*

Wissen Sie, was eine Selbstbedienungsstrecke ist? Dort gibt es nicht etwa Fahrkartenautomaten im Zug, dort erhalten Sie keine Fahrkarte im Zug! Dumm nur, wenn man als Fahrgast, etwa mit einem Bayernticket unterwegs, auf der Fahrt von Rosenheim in Richtung Österreich dies erst im Bahnhof Kufstein per Durchsage mitgeteilt bekommt. An anderen Stationen der Strecke Rosenheim – Kufstein erhalten Sie diese Information nicht. In den von Rosenheim weit nach Österreich durchlaufenden Zügen erhält man keine Anschlussfahrkarte. An den Geld schluckenden Automaten gibt es dort zwar das dem Bayern-Ticket vergleichbare Einfach-Raus-Ticket der ÖBB, das in ganz Österreich gilt. Wer aber etwa nur nach Wörgl möchte, kurz hinter Kufstein, kann die nötige Fahrkarte nur am Automaten mit Kartenzahlung ziehen. Selten bahnfahrende, gar ausländische Touristen, die gerade in der Region häufig anzutreffen sind, müssen da scheitern. Denn, falls Sie nicht in Kufstein aussteigen, zum Schalter laufen, sich eine Anschlussfahrkarte kaufen, während ihr Zug seine Reise fortsetzt und Sie ein Stündchen im Kufsteiner Bahnhof die Zeit totschlagen, dann sind Sie in Österreich als Schwarzfahrer unterwegs. Wer mit „next stop“ zeigt, dass auch fremdsprachige Fahrgäste willkommen sind, sollte doch dafür sorgen, dass auf derart touristischen Bahnverbindungen auch der Fahrkartenkauf keine Wissenschaft ist. Wozu besitzen wir eine gemeinsame Währung, wenn Fahrten mit der Bahn an unnötigen Grenzen enden?


Foto: Dollinger

Alt vor Neu: 140 162 durfte am 12. Juli 2008 die E 186 909, 910 und 106 von Kassel nach München überführen. Von dort aus ging es weiter nach Italien.

TESTFAHRTEN

## Railjet in der Schweiz

Die neueste Schöpfung der ÖBB, der „Railjet", kam am 1. Juli 2008 erstmals in die Schweiz. Von St. Margrethen kommend, traf der Vierwagen-Testzug, von zwei 1116-Loks geschoben, in Bern ein. An fünf Tagen fuhr die Komposition morgens nach Lausanne und abends zurück nach Bern. Im Bahnhof Lausanne wurde mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten immer wieder dasselbe Gleisstück über eine relativ komplizierte Weichenstraße befahren. Gemessen wurde das Verhalten der Drehgestelle und Wagenkästen in gezogener sowie in geschobener Formation. Am 8. Juli wurden zwischen Grenchen-Süd und Solothurn Störstrommessungen durchgeführt, bevor der Zug nach Österreich zurückkehrte. Die ÖBB haben 23 Züge zu je sieben Wagen bei Siemens bestellt. Ein vollständiger Siebenwagenzug (ohne Lok) ist 185,5 Meter lang, wiegt 330 Tonnen und ist ausgelegt für eine maximale Geschwindigkeit von 230 km/h. Mitte Juli wurden in Österreich Testfahrten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 275 km/h zwischen St. Valentin und Amstetten absolviert. Die ÖBB planen ein neues Servicekonzept mit drei (!) Klassen: 16 Premiumsitze im Steuerwagen, 76 Plätze im Businesswagen und 316 in den vier Economy-Class-Wagen. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2008 sollen die ersten Züge zwischen Budapest, Wien und München verkehren, ein Jahr später auch nach Zürich.


Foto: Armin Schmutz

**Railjet auf der Aarebrücke von Solothurn, im Hintergrund das alte Spital. Der Zug fährt, Steuerwagen voran, von Solothurn nach Grenchen-Süd. Hinten schiebt 1116.204.**

# Bahnwelt Aktuell

## Zeitreise

Foto: Schumacher




050 350 auf dem Weg in Richtung Friedrichshafen, im Hintergrund hat 215 069 Ruhepause.

### Verblasster Glanz

Aulendorf gehört sicher nicht zu den bedeutendsten Gemeinden der Republik. Dennoch gibt es viele, die mit dem knapp 10 000 Einwohner zählenden Ort etwas anfangen können: Schwaben, vorzugsweise Württemberger, kennen Aulendorf, weil es die Stadt mit der höchsten Pro-Kopf-Verschuldung im Ländle ist. Eisenbahnfreunde auch außerhalb des Spätzle-Äquators kennen Aulendorf als wichtigen Eisenbahnknoten mit langer Tradition. Die Schienen erreichten den Kurort, der an der wichtigen württembergischen Südbahn von Ulm nach Friedrichshafen liegt, bereits Mitte des 19. Jahrhunderts. Zwischen 1869 und 1874 erreichten auch die württembergische Allgäubahn und die Zollernalbbahn Aulendorf, das somit zum Knotenpunkt wurde. So gab es bis 1964 dort auch ein Bw, das danach noch einige Jahre als Außenstelle des Bw Friedrichshafen weiterwerkelte. Seit vielen Jahren zeigen die Aulendorfer Bahnanlagen eher morbiden Charme, Gleise wurden zurückgebaut oder der Natur überlassen. Vor dem Bahnhofsgebäude steht noch 50 1650, die auch schon bessere Zeiten sah.

Foto: Alkofer




Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn nutzt Aulendorf noch als Tankstellen-Ort. Den größten Teil des Bw-Geländes hat sich die Natur zurückgeholt.

REGIONALVERKERHR

## Transregio übt

An den Wochenenden vom 5. Juli bis 19. Oktober 2008 pendelt mehrmals täglich der Gartenschau-Express der Bahngesellschaft Transregio (TR) zur Landesgartenschau in Bingen zwischen Andernach – Koblenz – Bingen – Mainz. Der eigenwirtschaftliche Sonderverkehr wird von TR auch zur Personalschulung genutzt, denn zum Fahrplanwechsel 2008 übernimmt TR den linksrheinischen Regionalverkehr zwischen Koblenz und Mainz von DB Regio. Zum Einsatz werden dann elektrische Triebzüge der Siemens-Bauart Desiro ML kommen (siehe Meldung Seite 7).



Foto: Mike Heger

Transregio-VT013 als Gartenschau-Express TRX 93484 Andernach – Bingen – Mainz kurz vorm Ziel am 12. Juli 2008.

ICE-UNFALL IN KÖLN

## Die Welle

ICE 518 entgleiste bei der Ausfahrt aus dem Kölner Hauptbahnhof am 9. Juli 2008 auf der Hohenzollernbrücke: Bei dem ICE 3 war eine Achswelle gebrochen und eine Notbremsung brachte ihn zum Stehen. Am 10. Juli entschied die DB AG, einen Teil der ICE 3-Flotte zu zusätzlichen technischen Überprüfungen in die Werkstätten zu schicken. Das Eisenbahn-Bundesamt verlangte schließlich die Überprüfung aller ICE 3 mit mehr als 60 000 Kilometern Laufleistung seit der letzten Untersuchung und dazu die Festlegung des Prüfintervalls für eine „mechanisierte Ultraschallprüfung" der Radsatzwellen auf ebenfalls 60 000 Kilometer (bisher 300 000 Kilometer). Diese Maßnahmen hatten erhebliche Ausfälle und Verspätungen von Freitag, 11., bis Montag, 14. Juli, zur Folge. Erst ab 15. Juli stabilisierte sich der Fernreiseverkehr auf den ICE 3-Strecken. Zur Unfallursache gab es zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses keine neuen Erkenntnisse. Am 21. Juli teilte die Bahn lediglich mit, dass nach der Überprüfung an den 61 ICE 3 keine Hinweise auf Achsschäden gefunden worden seien.

### Gewinner des GEX-Rätsels

**Der Gewinner unseres Glacier-Express-Rätsels aus dem Heft 7/2008 heißt: *Volker Schnepel aus Kiel* Die richtige Antwort lautete: „Stadler". Der MEB, die Rhätische Bahn sowie die Gemeinden St. Moritz und Zermatt gratulieren sehr herzlich.**


Foto: Dollinger

Da bei Landshut Bauarbeiten stattfanden, erfolgte die Überführung durch 233 596 von Mühldorf über Ingolstadt und Treuchtlingen.

DB AG

## Ende ungewiss

● Die Mühldorfer Loks 217 003 und 225 804 wurden am 5. Juli 2008 nach Bremen überführt. Beide Loks sind seit langem wegen größerer Schäden abgestellt. Bei der 217 finden sich beispielsweise Metallspäne im Getriebe. Die Maschinen waren jeweils Prototypen ihrer Baureihe: Die Baureihe 217 war bekanntlich die erste Dieselloktype mit elektrischer Zugheizung bei der DB und hinter 225 804 verbirgt sich die frühere 218 004. In Mühldorf wurden die Loks zwar aller brauchbaren Ersatzteile beraubt, aber dennoch vor kurzem dem Lokpool München zugeteilt, weshalb eine Verschrottung in Bremen eher unwahrscheinlich ist, zumal beim Transport auch die Abgashutzen mit Plastikfolien geschützt wurden.

*Der Zug FZT 56108 von Oberlenningen nach Plochingen bei Dettingen/Teck: Die Garnitur mit 218 und Silberlingen pendelt den ganzen Tag zwischen Wendlingen und Oberlenningen (Endbahnhof der Teckbahn) als Regionalbahn (RB). Am Abend nimmt sie in Oberlenningen die Güterwagen der Papierfabrik Scheufelen auf und bringt sie nach Plochingen. Am Morgen läuft es ähnlich ab, da werden mit dem Güterzug die Silberlinge nach Oberlenningen überführt und nach dem Rangieren entsteht daraus die RB. Damit könnte es aber seit Juli zumindest vorerst vorbei sein, da die traditionsreiche Papierfabrik am 17. Juli Insolvenzantrag stellen musste.*


Foto: A. Groß

## Kontraste: Das Ruhrgebiet im Wandel der 60er-Jahre

Blauer Himmel über Ruhr, Lenne oder Emscher? Vor fast 50 Jahren im Revier mit seinem selbst für Eingeweihte kaum zu durchschauenden Schienengewirr die Ausnahme, doch die Anzeichen für Veränderung mehrten sich damals: Ein schleichender Prozess, bis heute nicht abgeschlossen. →

# Tief im Westen

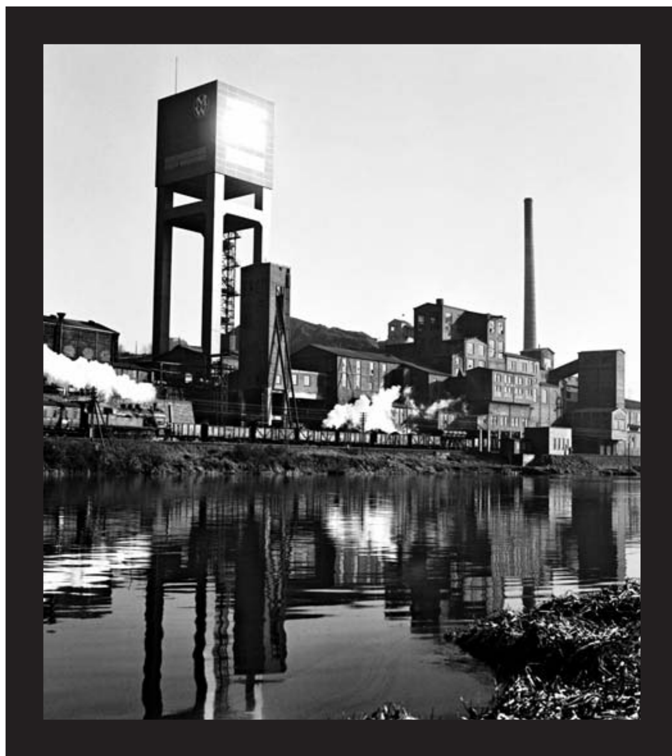



**Das Straßenbahnsterben begann schleichend: Die letzte Fahrt der Linie 25 nach Cronenberg fand am 30. März 1970 statt.**




Hagen-Haspe: Auf der Fahrt von Hagen nach Köln passiert anno 1960 der F-Zug „Hanseat" das Hüttenwerk, heute ein Parkplatz.

Fotos (2): Helmut Säuberlich



Ruhr-Idylle, Dampftraktion inklusive: Am 9. Februar 1960 war die Welt für die Zeche Dahlhauser Tiefbau noch völlig in Ordnung.



Foto: Helmut Säuberlich

Ungewöhnliches Touropa-Flair: Mit führender 03 092 passiert der Zug Gelsenkirchens Hochofenanlage des Thyssen-Schalker Vereins.

Als größter Ballungsraum Deutschlands hält das Ruhrgebiet mit trotz Bevölkerungsschwunds noch immer über 5,2 Millionen Einwohnern und Einwohnerinnen seine Spitzenstellung. Das Revier erstreckt sich über mehr als 4400 Quadratkilometer und reicht vom Kreis Unna im Osten bis Duisburg und Kreis Wesel im Westen, von Hagen und dem Ennepe-Ruhr-Kreis im Süden bis Hamm und ins Vest Recklinghausen im Norden.

Ob man nun will oder eher nicht: Diese Region mit großer Vergangenheit fasziniert auch Romantikresistente ob ihrer Besonderheiten, dieses menschlichen und industriellen Schmelztiegels, dessen Blütezeit die heutigen Industriedenkmäler zumindest noch erahnen lassen. Von ihnen geht noch immer jener fast morbide Charme aus, dem zu erliegen, rational kaum begründbar ist, es sei denn unter Hinweis auf das Faszinosum Technik schlechthin.

Das ging mir vor über 40 Jahren auch nicht anders, obwohl ich selbst aus einer von Schwerindustrie, Kneipen und Eisenbahn geprägten Stadt stamme. Das Revier war und ist halt eben in Resten noch immer der Kohlenpott oder kurz der Pott, Synonym für eine überaus geschäftige, aber zugleich schmutzstarrende Industrieregion, wo sich Zeche an Zeche, Hüttenwerk an Hüttenwerk, Kokerei an Kokerei und Kohlekraftwerk an Kohlekraftwerk reihte. Wo des nachts die Feuer niemals ausgingen und beim Anstich am Hochofen die Morgendämmerung vorweggenommen wurde. Und hier sollte Lebensqualität, ein freilich erst in den 70er-Jahren aufkommender Ausdruck, eine Rolle spielen?

Der sprichwörtliche „Malocher ausm Ruhrgebiet“ bediente zwar alle negativen Klischees, aber passte so gar nicht zur Vorstellung einer lebenswerten Umgebung. Harte Arbeit, eben die Maloche, ja, aber Wohlfühlatmosphäre? Mit der massenhaften Flucht übers Wochenende in

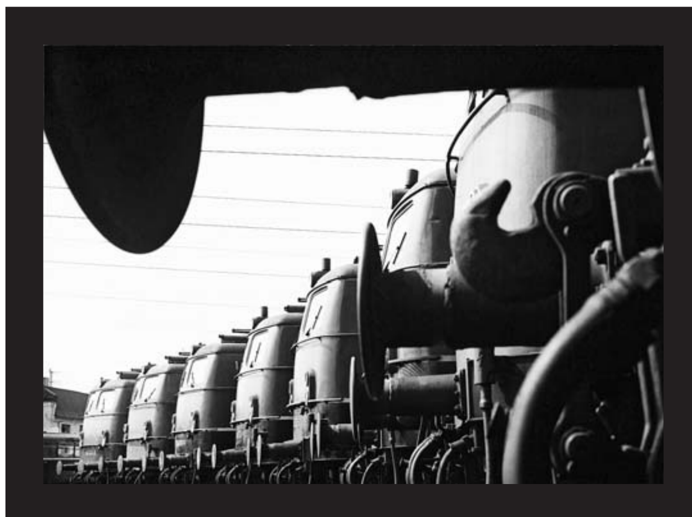


Foto: Helmut Säuberlich

Ablösung: Die E40, hier schon als 140 paradierend, machten alsbald ihren Dampflokkonkurrentinnen Teile des Güterzugdiensts streitig.

die Naherholungsgebiete, vorzugsweise ins auch von den bergentwöhnten Niederländern beanspruchte Sauerland, gab der Ruhrgebietsmensch selbst den Vorurteilen weitere Nahrung.

Einzig Castrop-Rauxel versuchte schon damals in den 60er-Jahren, dem schlechten Ruf entgegenzuwirken. Die Doppelstadt warb mit dem einprägsamen Wahlspruch „Castrop-Rauxel, die Industriestadt im Grünen“. Und zugegeben, dieser Anspruch hielt auch einer Überprüfung durchaus stand. Nur wenn ich mich dem Komplex der Zeche Erin zu nähern anschickte, relativierte sich der positive Eindruck beträchtlich. Also, um mit Jürgen von Manger alias Tegtmeier zu sprechen, „mal gaanz ährlich“, die Roswitha aus derselben Stadt hat mir ungleich besser gefallen. Aber das ist eine andere Geschichte.

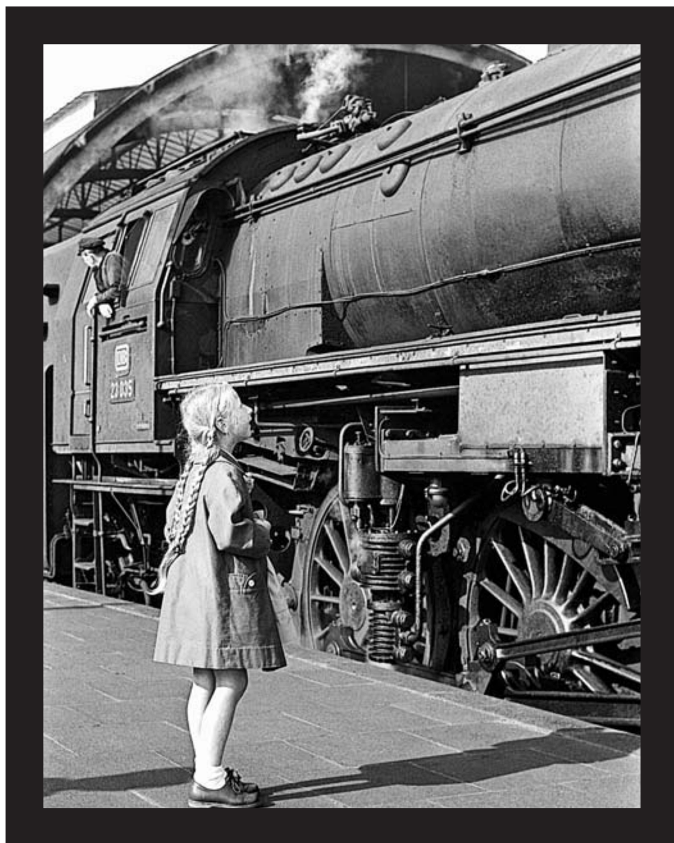
Weil wir gerade beim Gefallen sind, der 1957 eingeweihte Bochumer Haupt- →



**Heute denkmalgeschützt, damals durchaus umstritten: Bochums neuer Hauptbahnhof auf einem Luftbild vom 29. August 1961.**

Fotos (2): Stadt Bochum, Presse- und Informationsamt

Foto: Helmut Säuberlich



„Mönsch, ist die aber groß": Vor fast 50 Jahren bestaunt die Kleine mit der zischenden 23 035 eine der Bundesbahn-Neubaudampfloks.

Foto: Helmut Säuberlich



## Nicht nur bei Straßen- und Bundesbahn: Oberleitungsbetrieb auch beim Bochumer Verein mit rund 90 elektrifizierten Streckenkilometern

bahnhof mit Hochbahngleislage war damals in der Bevölkerung nicht unumstritten, gilt heute aber als seltenes Beispiel der späten 50er-Jahre-Baukunst der so genannten Nierentisch-Ära.

Apropos Bochum, ich komm´ aus Dir: Die Stadt an der Ruhr, die dem Kuhhirten Denkmäler setzte, hatte damals die Zeichen der Zeit erkannt und als Vorreiter auf den sich mit dem Zechensterben ankündigenden Strukturwandel rechtzeitig reagiert. So gelang es 1962, Opel den Standort Bochum schmackhaft zu machen. Und 1965 wurde mit der Ruhr-Universität Bochum (RUB) die erste Hochschule des Reviers eröffnet. Die neuen Arbeitsplätze wurden auch dringend gebraucht, als die Stadt am Ende des Jahrzehnts zur zechenfreien Zone mutierte.

Auch sonst tanzte Bochum durchaus aus der Reihe. Während andere Ruhrgebietsstädte ihre Straßenbahnlinien schrittweise reduzierten, baute Bochum sogar neu und zwar die damals noch meterspurige Linie 105 bis zu Unicenter und Universität, mit der Option zur Weiterführung auf Wittener Stadtgebiet. Die Vestischen Straßenbahnen, den Namen führt das Unternehmen übrigens heute noch, stellten dagegen bis 1975 komplett auf Busbetrieb um, und Oberhausens Stadtväter veranlasste erst der Zuspruch zum „CentrO", der neuen Mitte auf dem ehemaligen Gelände der Gutehoffnungshütte, in jüngster Zeit wieder eine Straßenbahnlinie einzurichten.

Damals, in den 60er-Jahren, konnte man jedenfalls noch fast unbeschränkt mit der Straßenbahn, meist auf meterspurigen Gleisen, kreuz und quer durchs Revier fahren. Selbst ins Bergische nach Wuppertal bestand eine freilich für Güter-Trams gedachte direkte Verbindung. Kurzum, der Fahrdraht war damals im Ruhrgebiet nichts Besonde-

Fotos (2): Stadt Bochum, Presse- und Informationsamt



Werkslok 212, Baujahr 1960: Der Bochumer Verein war mit seinem Streckennetz unter Fahrdraht einst führendes deutsches Hüttenwerk.

Dortmund Hbf, Traktionswandel: 78 245 mit Donnerbüchsen hat noch nicht ausgedient, doch der ET 30 verkörpert die neue Zeit.



Zeche Constantin, Schacht VI/VII, 14. März 1958: Zehn Jahre später war auch in Grumme Schicht im Schacht und Opel eine Alternative.

res, weder über den Rillenschienen noch über Teilen des Eisenbahnnetzes, noch nicht einmal bei niveaugleicher Kreuzung.

Übrigens, weil wir gerade rückblickend unter Strom stehen: Nicht nur die Bundesbahn setzte auf Oberleitungsbetrieb. Ich erinnere mich noch lebhaft an die urigen Elektrolokomotiven, Typ fast durchweg Bo-g2t, des Bochumer Vereins.

Wie? Nein, nicht des VfL Bochum! Beim Bochumer Verein handelt es sich um das traditionsreiche Gussstahlwerk, das viel später als Vereinigte Schmiede-Gewerke (VSG) wegen seiner ICE-Räder im Zusammenhang mit der Eschede-Katastrophe ins Gerede kam. Das Werksbahnnetz des Bochumer Vereins jedenfalls umfasste seinerzeit rund 90 Kilometer unter Fahrdraht, gleichbedeutend mit der diesbezüglichen Führungsposition unter Deutschlands Hüttenwerken.

Nicht nur die Hüttenwerke, auch die Zechen, Kraftwerke und Häfen hatten ih- →




Rheinische Strecke Dortmund-Süd – Düsseldorf bei Wuppertal-Rott: Den Drillingstakt der 44 haben noch heute viele Anwohner im Ohr.

re eigenen unfangreichen Bahnanlagen und kaum ein sonstiger wichtiger Betrieb keinen eigenen Bahnanschluss. Kein Wunder, dass selbst heute noch das Eisenbahnnetz im Ruhrgebiet beachtliche Ausmaße hat. Damals in den 60er-Jahren war das Gewirr aus eisernen Wegen, auch abseits der Hauptstrecken, dermaßen unübersichtlich, dass selbst erfahrene Lokführer keine umfassende Streckenkenntnis vorweisen konnten.

Man macht sich nur schwer eine Vorstellung vom Energie- und Materialbedarf der metallverarbeitenden Industrie. Diese wahrhaften Massentransporte konnte nur die Eisenbahn bewältigen. Erz und Koks für die Hütten, Kohle für die Kraftwerke, Abraum für die Halden, Stahlbrammen und Eisenschmelze zur Weiterverarbeitung und und und. Das alles vor Augen, wird ein wenig verständlicher, warum Erz-, Kohlen- und sonstige Güterbahnen das Ruhrgebiet wie ein dicht gesponnenes Spinnennetz durchzogen.

Und zum Leidwesen unzähliger Hausfrauen – die Rollen waren damals noch patriarchalisch verteilt – dampfte es auf diesen zumeist durch dicht besiedeltes Gebiet führenden Strecken noch ordentlich und nicht nur auf der Rheinischen Strecke, auf der die Jumbos der Baureihe 44 den Ton angaben. Wäsche auf der Leine oder gar auf der Bleiche? Das war auch abseits der Eisenbahn eigentlich vergebliche Liebesmühe!

Derweil war im Personenverkehr der Traktionswandel schon in vollem Gange: Mit der Elektrifizierung der Rheinstrecken endete schon 1960 der Inselbetrieb im Revier und der Anschluss ab Hamm bis nach Süddeutschland war hergestellt. Die E10 übernahm das Kommando, zunächst im Fernverkehr. Was freilich auch nicht verhinderte, dass ich in einer nasskalten Oktobernacht 1964 im Hauptbahnhof Hamm strandete. Doch das ist wieder eine andere Geschichte! *Karlheinz Haucke*

Fotos (2): Helmut Säuberlich




1970 war die Maloche längst nicht mehr alles im Leben und bei der Bundesbahn stellte man sich werbewirksam darauf ein.





www.zander-heba.de

## Zander, der Archivator

**Peter Zander bietet für den Modellbau speziell großer Spurweiten Zeichnungen und weitere Unterlagen an.**

■ Wer sich auf den Selbstbau verlegt hat und dieser Freizeitbeschäftigung in großen Maßstäben nachgeht, benötigt je nach gewünschtem Resultat sehr detaillierte Konstruktionsunterlagen, sprich: Zeichnungen. Das HEBA (Historisches Eisen-Bahn-Archiv) von Peter Zander kann solchen Wünschen in vielen Fällen entsprechen. Zwar gibt es noch Lücken zu schließen, aber beispielsweise preußische Lokomotiven, Tender und Wagen oder Neubauloks aus dem Lokomotivbau Babelsberg sind umfassend dokumentiert. Wer eine solche Dokumentation aus bearbeiteten Originalzeichnungen wünscht, muss sie bestellen und bekommt sie auf CD-ROM zugesandt, einige stark nachgefragte Baureihen sind in einem Online-Shop erhältlich. Dieses Verfahren mag umständlich sein, angesichts 24- bis mehr als 60-seitiger Unterlagen aber nachvollziehbar und auch, dass Zander dafür einen Obulus verlangt. Kostenfrei kann man sich eine ganze Reihe von Bildern anschauen, quasi als ersten Überblick. Gute Erfahrungen mit Zander-Dokumentationen machte zum Beispiel Reinhard Panning mit seinen Holzlokomotiven (siehe MEB 8/2008).

www.bahnbilder-berlin.de

## Wie der Name schon sagt...

**Viele, viele Bilder nicht nur zu Berlin präsentieren Jann Westermann und Christian Streulig auf ihrer Website.**

■ Hier geht es wirklich und fast ausschließlich um Bilder mit Schwerpunkt Berlin, aber auch auswärtige Motive sind zu finden und erwünscht! Womit wir beim Prinzip dieser Site wären: Es kann ein „Bild des Monats" vorgeschlagen und gewählt werden. Die Rubrik „Galerie" ist in zahlreiche Kategorien unterteilt, schnell findet man auch die neuesten, und Mitmachen ist ausdrücklich erwünscht! Ganz aktuell findet man Sichtungsbilder, und die Motive können alle kommentiert werden. Ein Forum lädt zum Vorstellen und Diskutieren ein. Artikel, Links und weitere Downloads findet man mit dem entsprechenden Button. Alles in allem: Ein sehr angenehmer Zeitvertreib!

www.modellbahnwelt-oberhausen.de




## Appetit-Happen

**Schon vor der Eröffnung zeigt sich eine erstaunlich reichhaltig gefüllte Homepage.**

■ Seit dem 1. August hat die Modellbahnwelt Oberhausen für den Publikumsverkehr geöffnet (siehe auch Beitrag ab Seite 74 in dieser Ausgabe), doch schon vorher bestand die Möglichkeit, sich auf der Homepage zum Projekt zu informieren. Die einen professionellen Eindruck vermittelnde Site vermag mit bebilderten Schilderungen der bisherigen Projektschritte zu beeindrucken. In Videosequenzen führt „Il Cheffe" selbst durch fertiggestellte Bauabschnitte, die sich zum Zeitpunkt der Aufnahmen noch in dem im Beitrag erwähnten Autohaus befanden. Die Site überzeugt auch mit allem, was man als Besucher vorab wissen muss oder wissen möchte: Öffnungszeiten und Eintrittspreise etwa oder vertiefende Ausführungen wie auch Bilder und Videos zu auf der Anlage umgesetzten (und sicher noch umzusetzenden) Themen. Selbst wer das Ruhrgebiet und Oberhausen im Besonderen noch nicht kannte, wird bei dem einen oder anderen Motiv hängenbleiben. Dass sich die Seiten noch weiter füllen, kann als sicher angenommen werden, denn die Geschichte der „Modellbahnwelt Oberhausen" hat gerade begonnen!

www.epoche2.de

## Karten, Daten, Fakten

**„Alles zur Epoche II": Klingt übertrieben? Dann schauen Sie selbst, was Thomas Noßke zusammengetragen hat!**

■ Die deutsche Eisenbahn-Epoche II umfasst bekanntermaßen den Zeitabschnitt zwischen 1920 (Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, DRG) und 1945, politisch den ersten Republikversuch und das Naziregime einschließlich Zweitem Weltkrieg. Thomas Noßke, Wissenschaftler an der Hochschule Merseburg, hat ein umfassendes Online-Kompendium zu diesem Gesamtkomplex geschaffen. So stehen Daten, Fakten und Dokumente zur DRG ebenso abrufbereit wie Informationen zum Straßen- und Luftverkehr der 1920er- und 1930er-Jahre, letztere ermöglichen eine Einordnung des Eisenbahnwesens, das auch Nicht-DRG-Bahnen kannte. Aber selbst zur DRG ist noch lange nicht alles gesagt! Betriebsstellen, Ausbesserungswerke, Fahrzeuglisten – wie gesagt, ein derart umfassender und gut systematisierter Überblick ist dem Rezensenten bislang nicht begegnet. Stichwortartig nur seien genannt: Streckenstatistiken, Verordnungen und Dienstvorschriften, Gesetze und weitere Rechtsdokumente. Der persönliche Favorit des Rezensenten aber sind die Karten der Reichsbahndirektionen (RBD) von 1938 in guter grafischer Qualität und in Farbe. Hut ab vor der Gesamtleistung!

Ob Kühe, Pferde oder Schafe: Ihnen gemeinsam ist die Scheu vor Eisenbahnzügen. Das heißt aber nicht, dass Tier und Bahn keine interessanten Motive zu bieten hätten!

# Tier-Fotografie

Uneins in der Blickrichtung zeigen sich die beiden Wollträger im September 1982, als 99539 mit diesem schmucken Zug in Friedewald Bad einfährt.

Tiere auf Weideflächen in Verbindung mit der Eisenbahn sind seit Jahrzehnten beliebte Motive. Doch ob Kühe, Pferde oder Schafe, Tiere haben oft eines gemeinsam: Die Scheu vor Eisenbahnzügen. Nicht selten wurde so manches Foto eines herannahenden Dampfzuges noch in letzter Sekunde durch aufgeschreckte Tiere unmöglich gemacht.

Auf der anderen Seite ist es aber auch „Bauer Lindemann", der mit lauten Worten das Betreten seines Privatgrundstücks zum Zwecke des Fotografierens untersagt. Teilweise nicht unbegründet, hinterlassen doch Fotografen beim Durchqueren von hochgewachsenem Gras und blühenden Wie-





...da nahmen sie Reißaus: In Richtung Fotograf bewegten sich die Rinder, als im Mai 1983 50 3523 bei Thierbach (!) den Güterzug Glauchau – Rochlitz zog.



Zugpferde unter sich: Im Sommer 1983 war zünftiges Nebeneinander mit PmG (Zuglok 86 001) und Pferdefuhrwerk in Crottendorfs oberem Bahnhof zu sehen.

sen auch ihre Spuren. Unschön wird es, wenn solcherart „Hobbyfreund" Einzäunungen von Viehweiden zerstört.

Auf der Suche nach Motiven setzen Eisenbahnfotografen heute immer mehr auf Landschaft und Natur, da als eine Folge von Modernisierung und Rationalisierung im noch verbliebenen Bahnnetz Strecken und Bahnhöfe das über Jahrzehnte übliche Erscheinungsbild verlieren. Dem Rückbau von Telegrafenmasten wird in den nächsten Jahren wohl bald das letzte Flügelsignal folgen. Unsere Bilder, entstanden in den 1980er-Jahren bei der Deutschen Reichsbahn, holen die besondere Stimmung der letzten Dampfjahre noch einmal zurück. *Rainer Heinrich*

„Ihr dummen Gänse": Ob die Personale von 50 849 (halb verdeckt) und 50 3696 an einen leckeren Braten dachten, als sie bei Zeulenroda warten mussten?

Fotos (5): R. Heinrich

Noch zeigt sich die Braune unbeeindruckt, als 99 1780 bei schönstem Frühlingswetter mit aufgebockten Güterwagen durch Neudorf im Erzgebirge fährt.



Ein kleines Städtchen in Mecklenburg spielte eine bedeutende Rolle in der deutschen Eisenbahn-Geschichte, allerdings nicht wegen badischer Dampflokomotiven.

# Gruß aus Bad Sülze

Schon einmal von Bad Sülze gehört? Vor allem Eisenbahnfreunde werden wohl den Kopf schütteln, denn das malerische, 2000 Einwohner zählende Städtchen hat seine Gleise schon vor über 60 Jahren als Reparationsleistung an die Sowjetunion abgeben müssen.

Der Eisenbahn-Historiker sollte Bad Sülze aber kennen, denn einem dortigen Fleischermeister ist es zu verdanken, dass es viele einmalige Fotografien deutscher Eisenbahnen und Loks gibt. In Bad Sülze ist noch heute die Fleischerei Kaeding ansässig, die in den




Reichsbahn und Windmühle: 75 1015 vom Bw Rostock hat soeben Bad Sülze verlassen und dampft mit P 215 in Richtung Ostsee.

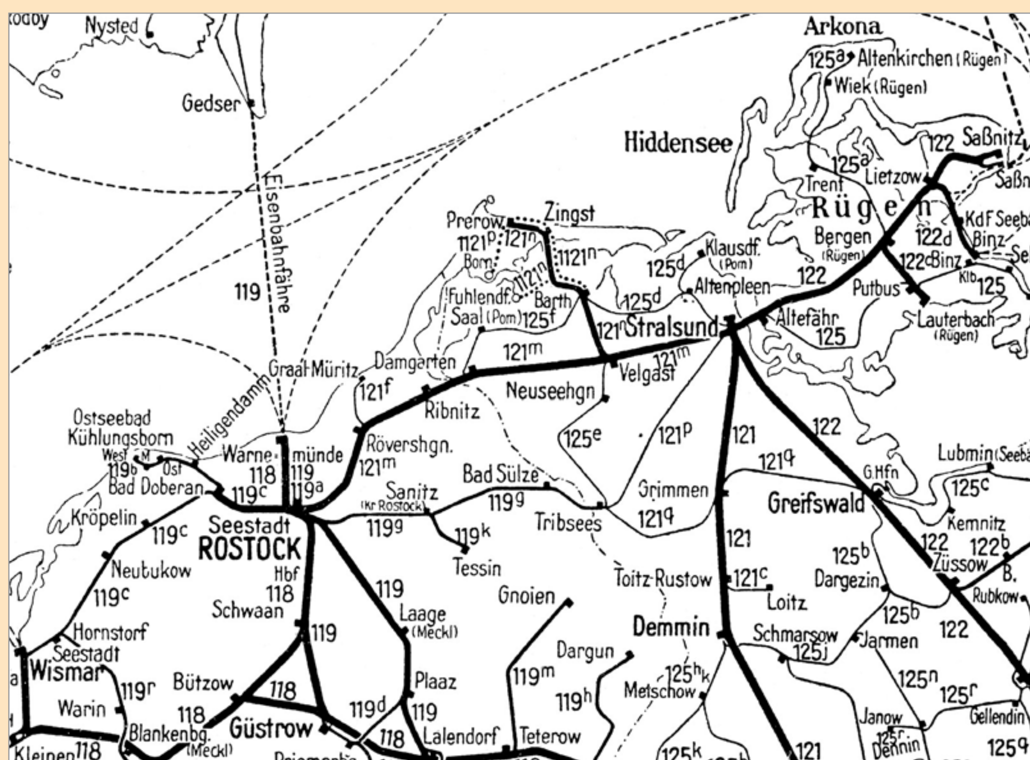


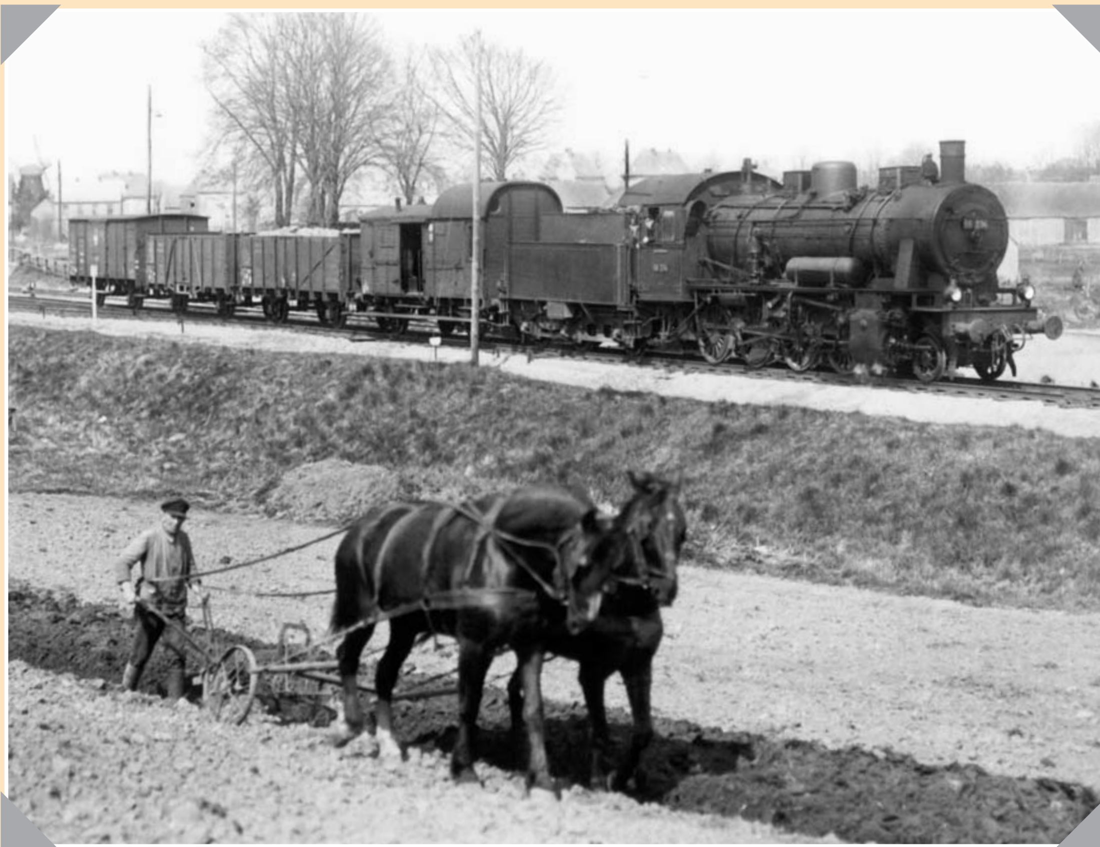

**Richtig modern wirkt die badische 75 1014 vor den alten rpeußischen Zweiachsern. Das Foto zeigt P 213 am 6. Juli 1934.**



20er- und 30er-Jahren des letzten Jahrhunderts eine enge Familienbeziehung zu Carl Bellingrodt unterhielt. Bellingrodt war in erster Ehe mit einer Tochter des Hauses verheiratet, der Schwiegervater finanzierte dem Meisterfotografen nicht nur seine aufwendige Fotoausrüstung, sondern auch seine umfangreichen Reisen mit dem eigenem Automobil. Noch heute kann man im Hause Kaeding Geschichten aus jener Zeit erzählen, als die „Hilferufe" aus dem fernen Wuppertal eintrafen.

Dann wurde nicht nur leckeres Hausgemachtes auf die Reise geschickt, sondern meist auch Bares, mit dem Bellingrodt dann wieder auf Fototour gehen konnte. Sein schmales Gehalt als Finanzbeamter hätte nicht einmal gereicht, um seine teure Plattenkamera zu finanzieren. Selbstverständlich weilte das Ehepaar Bellingrodt regelmäßig im Mecklenburgi- →





Nebenbahnidylle pur am Bahnhof Bad Sülze anno 1926: hinter dem Pferdefuhrwerk rangiert 56 234 ihren Nahgüterzug nach Tribsees.

## Bad Sülze – die Wiege des Bellingrodt-Archivs

Foto: Schumacher



Bahnhof Bad Sülze 2007 und 1925: Einst dampfte eine mecklenburgische P 4.2 mit Zweiachsern gen Rostock. Heute steht der ehemalige Bahnhof verwaist am Stadtrand.

schen, so dass es heute stimmungsvolle Aufnahmen aus Bad Sülze gibt.

1895 war die Bahn Rostock – Tribsees eröffnet und so das 1822 gegründete Sohlbad Sülze an die große weite Welt angeschlossen worden. Das Zugangebot bleibt aber bescheiden. Zwischen drei und vier Zugpaare verkehren bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges täglich durch diese dünn besiedelte Region. Das Bw Rostock bespannt die Züge mit alten Preußen und dann auch mit den badischen Tenderloks der Baureihe 75.4, die es aus dem Schwarzwald an die Ostsee verschlagen hatte.

1945 war diese Herrlichkeit vorbei. Die einstige Friedrich-Franz-Bahn wurde nach Kriegsende von Sanitz bis Tribsees demontiert. Die Spuren der Eisenbahn sind aber heute noch allgegenwärtig. Der Bahnhof ist weitestgehend erhalten geblieben, auch der Bahndamm lässt sich noch gut verfolgen, wobei die östliche Ausfahrt in einer Umgehungsstraße aufgegangen ist. Und in der Fleischerei Kaeding findet man auf dem aushängenden Familienstammbaum noch den Namen Bellingrodt – allerdings ohne jeden Eisenbahnbezug. *WS*



Fotos (4): Bellingrodt, Slg. Schumacher



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

**E-Mail:** redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

## Hübsche Summe

***Betrifft: „Fragezeichen“, Heft 7/2008***

Ihre Frage war recht interessant und spornte mich an zu recherchieren. Der bulgarische Güterwagen Smmps hat eine Lastkapazität von 60 t, eine Taramasse von 20 t und eine Radsatzlast (besser Radsatzfahrmasse) von 20 t. Bei vier Radsätzen macht das 80 t Gesamtmasse. Die 60 t nutzbare Kapazität sind zu 100 Prozent mit Kupferplatten ausgefüllt. Das heißt, bei 20 Wagen zu je 60 t werden insgesamt 1200 t Kupfer transportiert. Tagespreis für Kupfer der Güte A (A-Grade, Cash Buyer) am 25. Juni 2008 an der LME waren 8540 US-Dollar je Tonne. Das ergibt einen Wert des gesamten Transportgutes von 10 248 000 US-Dollar, in Euro nach Tageskurs 6 587 136 Euro (Rundungsfehler ergeben sich durch den Wechselkurs). Ein hübsches Sümmchen. ***Hagen Döbelt, 38855 Wernigerode***

## Steigerungsfähig

***Betrifft: Flop „Kraftstoff…“, Heft 8/2008***

Der Unsinn ist steigerungsfähig. Als vor einiger Zeit ein Streckengleis der Ahrtalbahn zwischen Ahrweiler und Walporzheim erneuert wurde, verlud man das ausgebaggerte Schotterbett auf K-Wagen im Parallelgleis. Dieser Bauzug fuhr dann wenige Kilometer weiter, um an einer provisorischen Umladestelle im Bahnhof Dernau wieder entladen zu werden. Dann wurde der Schotter auf Lkw verladen, um durch das enge Ahrtal zur Wiederaufarbeitung transportiert zu werden. Als ich einen Vorarbeiter auf dieses Verfahren ansprach, erfuhr ich, dass die Bahn die Schotterzüge auf der ohnehin überlasteten linken Rheinstrecke nicht gerne sehen würde.

***Gerhard Hartmann, E-Mail***

## Jerusalem-Methode

***Betrifft: Modellbahn-ABC „B wie Bäume“, Heft 8/2008***

Mit Interesse habe ich den Aufsatz gelesen. Als Schüler von Franz Jerusalem bin ich über die hier beschriebene Methode überrascht. Nicht nur in der Natur beginnt ein Baum an Stamm und Wurzel und entfaltet dann seine Krone: Bewährtes und oft nachgeahmtes Jerusalem-Prinzip. Freilich kommt die beschriebene Methode auch zu einem guten Ergebnis. Ich habe mehrere 100 Bäume nach der Jerusalem-Methode, abends vor dem Fernseher, ähnlich wie die Oma mit dem Strickstrumpf, hergestellt. Noch etwas spricht für diese Methode: Sie gestattet je nach erstrebter Baumkrone, noch zusätzliche Blumenbindedrähte einzuflechten und so Baumhöhe, Kronenausladung oder Baumvorbild zu gestalten. Diese Ausführungen sollen nicht als Kritik aufgefasst werden, sondern als Hinweis auf eine zusätzliche Variante. Der Vorstand des MEC Aachen hat ein Videoband angefertigt, auf dem er seine Technik vorführt. ***Rolf Siedler, 52222 Stolberg***

Foto: Siedler



Sehr einfache Herstellung: Auch dieses Buschwerk wurde nach der Jerusalem-Methode gefertigt.

## ITL-Stützpunkte

***Betrifft: Bahnwelt aktuell, „Franzosen kaufen Sachsen“, Heft 6/2008***

Auf Seite 4 steht, dass ITL einen Stützpunkt in Königsbrück hat. Der Stützpunkt befindet sich aber in Kamenz!

***Klaus Kröher, 01738 Colmnitz***

***Anmerkung der Redaktion: Im Text heißt es wörtlich: „… ITL bot anfangs…vom Stützpunkt Königsbrück aus nicht mehr als einen kleinen Farbtupfer auf dem Netz der DB AG.“ Der heutige ITL-Stützpunkt ist natürlich Kamenz. Königsbrück wurde bereits 2001 aufgegeben.***

## Electrotren-Ladks

***Betrifft: Bahnwelt aktuell, „O-Busse für Venezuela“, Heft 6/2008***

In dem Bericht über den Transport von O-Bussen auf Tiefladewagen schreiben Sie, dass es diese Tiefladewagen im Modell nicht gibt. Das ist so nicht ganz richtig, denn vom spanischen Modellbahnhersteller Electrotren gibt es Modelle eines Ladks von verschiedenen Bahnverwaltungen. ***Bodo Nothdurft, E-Mail***

## Ähnlichkeiten?

***Betrifft: „Dreilich-Bühne“, Heft 6/2008***

Sie haben den Schmalspurbahnhof Bertsdorf mit all seinen umfangreichen Anlagen und der berühmten Doppelausfahrt sehr gut wiedergegeben. Besonders beeindruckt bin ich von der zugehörigen Geschichte der Preiserlein-Figuren. Könnte es sein, dass es den im H0e-VT 137322 Herrn Dreilich gegenübersitzenden Fahrgast auch im wirklichen Leben gibt?

***Henning Göckeritz, 08132 Mülsen***

## Abrissarbeiten

***Betrifft: „Bahnstrom aus der Steckdose?“, Heft 8/2008***

Auch der zweite Teil hat durch die fundierten Ausführungen des Autors überzeugt. Ergänzend möchte ich hinzufügen, dass der Denkmalstatus des Bahnkraftwerkes Muldenstein aufgehoben wurde und die Abrissarbeiten in vollem Gange sind. Da die Flugsicherungsbeleuchtung nicht mehr betriebsfähig ist, werden die Schornsteine bald verschwunden sein und ihr 100-Jähriges nicht mehr erleben. ***Siegfried Graßmann, 82496 Oberau***



6. Juni 2008: Die Kesselhaus-Klinkerfassade ist noch gut zu erkennen.

Foto: Graßmann

# Explosives Erbe

## Blindgänger des Zweiten Weltkriegs sind bis heute eine Bedrohung vor allem der Innenstädte und der Bahn.

Stuttgarts Schlossgarten folgt der Eisenbahnlinie parallel nach Bad Cannstatt. Es ist ruhig an diesem Sonntagmorgen. Ungewöhnlich ruhig. Normalerweise sind hier zu dieser Stunde die ersten Jogger, Inlineskater und Spaziergänger unterwegs. Heute nicht: Der Park ist menschenleer, rot-weißes Absperrband flattert im Wind, 300 Polizisten stehen bereit.

Rückblende: Die Nächte zwischen dem 25. und dem 29. Juli 1944 gehören zu den schwärzesten in der Stadtgeschichte: 1700 britische Bomber fliegen nachts vier Angriffe auf Stuttgart. 5240 Spreng- und 67800 Brandbomben wurden abgeworfen. Im Bombeninferno wurde vieles zerstört und über 4000 Menschen fanden den Tod. Bahnanlagen gehörten neben der Industrie zu den Hauptzielen. Von der Innenstadt um den zentral gelegenen Kopfbahnhof steht nach dem Krieg nahezu nichts mehr.

Am 21. April 1945 rollen gegen 17 Uhr alliierte Panzer vor der Ruine des Rathauses vor. Für Stuttgart ist der Horror endlich vorbei. Wie als dauerhafte Mahnung an die Schrecken des Krieges bleiben jedoch zahlreiche Blindgänger in Stuttgart und vielen anderen Orten unentdeckt und bilden bis heute ein schwer kalkulierbares Risiko. In Eile sowie aus der Not und vor allem im Interesse eines schnellen Wiederaufbaus der mit Flüchtlingen und Obdachlosen überschwemmten Städte wurde damals nur das unmittelbar Sichtbare beseitigt.

Hinter der Absperrung im Schlossgarten ist Günter Goedecke, der 61-jährige Leiter des Kampfmittelbeseitigungsdienstes, mit einer 470-Kilogramm-Bombe beschäftigt, die bei Erkundungen für Stuttgart 21 gefunden wurde. Die größte Evakuierungsaktion der letzten zehn Jahre läuft: Rund 800 Anwohner müssen ihre Häuser und Wohnungen verlassen, der Eisenbahnverkehr wird komplett eingestellt. Vom Cannstätter Bahnhof verkehrt eine Sonderlinie der Stuttgarter Straßenbahnen zum Hauptbahnhof. Alle Regionalzüge enden und starten in Bad Cannstatt. Wer in die Stuttgarter Innenstadt will, muss hier umsteigen. Der Nord-Süd-Fernverkehr wird über die Güterumgehungslinie KBS 790.11, die sogenannte Schusterbahn umgeleitet. Ihren Namen verdankt sie



Eine zünderlose 50-Kilo-Bombe wird zur Teilung vorbereitet. Während des Sägevorgangs darf niemand im Raum sein. Ist der Stahlmantel offen, kann der Sprengstoff anschließend relativ gefahrlos ausgebrannt werden.



übrigens nicht dem aktuellen Stuttgarter Oberbürgermeister, sondern den Salamander-Schuhwerken in Kornwestheim. Auf der Schusterbahn verkehren heute nur mehr jeweils zwei Personenzugpaare, vorwiegend für Daimler-Mitarbeiter, morgens und abends zwischen Untertürkheim und Kornwestheim.

Szenenwechsel, ein Forst bei Stuttgart: Fast eine halbe Stunde dauert die Fahrt entlang verschlungener Pfade tief in den Wald. Kein Schild weist den Weg. Plötzlich erreicht man ein massives Tor, olivgrün gestrichen, massiv gesichert: Die geheime Zentrale des Kampfmittelbeseitigungsdienstes. Hier wird Munition gelagert und vernichtet. Auch die Bombe vom Schlossgarten wird, wenn alles gut geht, an diesen Ort gebracht. Im Lager werden die Bomben ferngesteuert zersägt und anschließend wird der Sprengstoff in einem speziellen Ofen bei extremen Temperaturen ausgebrannt. Schon fast 26 000 Bomben wurden von den Experten entschärft. Ungefährlich ist das Geschäft nicht: Allein in Baden-Württemberg wurden seit Gründung im August 1946 dreizehn Mitarbeiter bei ihrer Arbeit getötet.

Eine Bombe zu entschärfen, ist für die Profis in der Theorie einfach. In der Praxis bereitet meist der Zustand der Blindgänger Probleme. Durch den Aufschlag nach dem Fall aus großer Höhe sind sie oft erheblich deformiert, gerade auch im kritischen Bereich des Zünders.



**Das Auswerten alter Luftbilder erfordert maximale Konzentration und Erfahrung. Während die Krater detonierter Bomben auch vom Laien zu erkennen sind, zeigen Blindgänger nur winzige Muster. Häufig sind mutmaßliche Blindgänger glücklicherweise nur alte Trümmerteile.**

Die Verrottung von Zündersicherungen, die Auskristallisation von Sprengstoffen und die Reaktion von Initialsprengstoffen mit ihren Metallumhüllungen machen die Handhabung und somit die Munitionsbeseitigung von Jahr zu Jahr gefährlicher. „Wir räumen Kampfmittel, die seit dem Ersten Weltkrieg im Erdreich liegen. Die Explosivstoffe darin sind kritischer geworden. Zwar haben sie vielleicht nicht mehr ganz die Explosivität von damals, und setzen nicht mehr mit 6500 Metern pro Sekunde um, sondern nur noch mit 5000 Metern pro Sekunde – aber dann ist solch ein Splitter immer noch zehnmal so schnell wie eine Pistolenkugel", erläutert Sprengstoffexperte Günter Goedecke.

Bomben und Munition haben also auch über 60 Jahre nach Kriegsende nichts von ihrer Gefährlichkeit verloren. Den tragischen Beweis lieferte im Oktober 2006 auf der Autobahn 3 bei Aschaffenburg eine Fünf-Zentner-Fliegerbombe aus dem Zweiten Weltkrieg: Eine Baumaschine löste sie bei Belagsarbeiten aus. Die tonnenschwere Fräsmaschine wurde durch die Luft geschleudert und in mehrere Teile gerissen. Ein 46-jähriger Bauarbeiter war augenblicklich tot.

In der versteckten Kommandozentrale im Wald werden auch alte Stereo-Luftbilder →



**Ein ICE auf der Schusterbahn ist selten. Ein Bombenfund am Stuttgarter Hauptbahnhof machte dies am 13. April 2008 nötig.**



Eine US-Fliegerbombe hatte sich vier Meter tief im Erdreich verborgen! Sie zu finden, war schwer.



Sind Bomben derart gut versteckt im Erdboden, bilden sie ein erhebliches Risiko und ihre Entdeckung hat auch mit Glück zu tun.

## Nervenkitzel trotz Routine: Das Leben mit der Bombe

aus dem Zweiten Weltkrieg ausgewertet, die wichtigste Hilfe bei der Suche nach alten Bomben. So hat man auch den Blindgänger vom Hauptbahnhof entdeckt. Ein Mitarbeiter des Auswertungs-Teams schildert das Problem: „Während die explodierten Bomben, große und gut erkennbare Krater hinterlassen, sind die Einschläge der Blindgänger kaum zu erkennen. Oft sind die von ihnen hervorgerufenen Löcher nur ein paar Zentimeter breit und das Luftbild wurde ja aus mehreren 100 Metern Höhe aufgenommen." Drei Mitarbeiter verrichten hier eine akribische Sisyphusarbeit. Ein Laie muss mehrmals hinsehen, ehe er den nicht mal einen Millimeter großen, weißen Punkt erkennt, der einen potenziellen Blindgänger darstellen könnte. Aber der Punkt könnte genauso gut ein Trümmerstück eines der umliegenden Häuser sein, welches durch eine Detonation dort hingeschleudert wurde. Eine Bombe, wie zum Beispiel die beim Hauptbahnhof entdeckte, könnte Splitter bis zu anderthalb Kilometern weit schleudern, erklärt der Kampfmittelbeseitiger. Aufschluss darüber, was der Fleck, den das Luftbild zeigt, wirklich ist, kann erst eine Grabung ergeben. Da im Boden jede Menge Schrott lagert, kann man mit Metalldetektoren nur bedingt Klarheit schaffen. So wird wegen des Explosionsrisikos nicht mit dem Bagger, sondern, beinahe wie bei archäologischen Grabungen, vorsichtig per Hand gebuddelt, um den Zünder nicht auszulösen.

Die Bombe beim Hauptbahnhof entschärft Chef Günter Goedecke persönlich. Auf bis zu zweieinhalb Stunden Dauer hat sich die Bahn eingestellt. Doch Goedecke hat Glück: Der Zünder ist nicht beschädigt, sondern lässt sich so leicht herausdrehen, als wäre er gestern erst eingesetzt worden. Schon nach zehn Minuten ist die Bombe entschärft. Es herrscht Erleichterung und Entwarnung wird gegeben. Der Zugverkehr kann kurz darauf wieder aufgenommen werden.

Doch es war bestimmt nicht der letzte Bombenfund im Zuge der Stuttgart-21-Baumaßnahmen: Gerade erst wurde mit der Luftbild-Auswertung des Areals begonnen. Laut Regierungspräsidium Stuttgart sind erst 0,24 Prozent der Fläche Baden-Württembergs systematisch abgesucht worden!

*Gabriel Habermann/al*



Schwer vorzustellen, dass nach solchen Bombeninfernos wie diesem Fliegerangriff im Jahr 1940 Blindgänger zurückbleiben.



Dieses Bw und der Güterbahnhof sind zerstört. Die Häuser am oberen Bildrand erlauben einen Größenvergleich mit den Bombentrichtern.

Fotos (8): Slg. G. Habermann

## Praktischer Ratgeber

***Oliver Bothmann: Einstieg in den Plastikmodellbau. Verlag für Technik und Handwerk, Baden-Baden 2008. ISBN 978-3-88180-775-3, 96 S., 157 Abb.; Preis: 9,99 Euro.***




■ Die Modelleisenbahn findet hier zwar nicht statt, doch die Grundlagen zum Bau von Modellen sollten zumindest Allgemeingut sein. Und so erweist sich dieses Büchlein bei näherem Hinsehen als durchaus wertvolle Hilfe selbst für angehende Modellbahnbauer und -bauerinnen. Sicher, auch und gerade in der Modellbahn-Szene wird natürlich nicht nur mit Produkten von Revell gearbeitet, aber die vermittelten Techniken können ja ohne weiteres mit vergleichbaren Arbeitsmaterialien ausgeübt werden. Autor Bothmann jedenfalls versteht es, nicht zuletzt dank anschaulicher Fotos, dem Einsteigewilligen wie dem Autodidakten leicht verständliche Tipps für eine erfolgreiche Modellbaulaufbahn an die Hand zu geben. Erfreulicherweise wird zudem erklärt, was man so alles falsch machen kann. *hc*

● ***Fazit: Auch für Modellbahner geeignet***

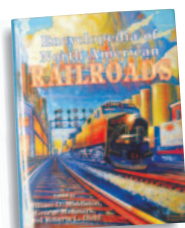
## Untergrund-Geschichte(n)

***Dr. Michael Braun, Berliner S-Bahn-Museum (Hrsg.): Nordsüd-S-Bahn Berlin. Verlag GVE, Berlin 2008. 288 Seiten, 150 Farb-, über 600 Sw-Abb.; Preis: 19,80 Euro.***

■ Zeitpunkt und Ort für den Erstverkauf des Buches hätten geschickter nicht gewählt werden können: Die Eröffnung der S-Bahn-Station Julius-Leber-Brücke am 2. Mai diesen Jahres. In neun Kapiteln wird eines der interessantesten Eisenbahnprojekte der deutschen Hauptstadt beschrieben, die Nordsüd-S-Bahn zwischen Yorckstraße/Großgörschenstraße und Gesundbrunnen. Schon der Innentitel mit drei Fotos am selben Standort von 1941, 1945 und 2008 ist ein Kracher. Gewohnt fundiert, gut geschrieben und sehr gut illustriert, setzt der GVE-Verlag die Reihe zur Berliner S-Bahn fort. Man kann das Buch an irgendeiner Stelle aufschlagen und sich festlesen. Einziger Kritikpunkt: Wann endlich kann sich der Verlag für Bücher dieser Qualität zum Hardcover durchringen? *hb*




● ***Fazit: Bestens aufbereitete Verkehrs- und Baugeschichte***



## Umwerfend

***William D. Mittelton et al.: Encyclopedia of North American Railroads. Indiana University Press, Bloomington 2007. ISBN: 978-0253349163, 1281 Seiten, zahlreiche Abbildungen; Preis: Zirka 85 Euro.***

■ 1281 Seiten in einem Format, das etwas größer als A4 ist, muss man erst einmal füllen. Aber die Geschichte der Eisenbahn in Nordamerika gibt das her. Entstanden ist ein wahrhaft gewichtiges Werk, auf das viele US-Fans auch hierzulande lange warteten. Sozusagen „all inclusive" erhält man ausführliche, textbetonte Artikel zu den wichtigsten handelnden Personen von Pullman bis Vanderbilt, den bekanntesten Bahngesellschaften und Fahrzeug-Herstellern von EMD bis Alco, aber auch viele technische Informationen. Der englischsprachige Wälzer ist ein Meilenstein der Eisenbahnliteratur. *al*

● ***Fazit: Fast ein Muss für US-Fans***

## Italien-Abenteuer

***Hubert Schumacher: Alpenfahrt mit Hindernissen – Mit der OHE über den Brenner. Wiekra Edition, Suhlendorf 2008. ISBN 978-3-940189-00-4, 96 S., 61 Farbabb.; Preis: 19,80 Euro.***



■ Warum rangiert eine Stangen-Diesellok der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE) im italienischen Ala, obwohl sie eigentlich auf dem Weg nach Mantova ist? Die Antwort auf diese Frage, um nämlich die vom örtlichen Fahrdienstleiter angezweifelte Funktionstüchtigkeit nachzuweisen, gibt der ehemalige OHE-Hauptlokführer Hubert Schumacher selbst und erzählt die ganze spannende Geschichte seiner Überführungen der Privatbahn-Dieselloks in den Jahren 1979 und 1980. Die Fotos stammen größtenteils vom Autor selbst, der diverse Bilder sogar während der Fahrt vom Führerstand aus geschossen hat. Am Schluss des Buchs schildert Schumacher noch seine Erfahrungen mit den dreiachsigen Deutz-Loks während des Regelbetriebes bei der OHE. Außerdem wird kurz die Technik der Loks erläutert. *yo*

● ***Fazit: Kurzweilige Bettlektüre***



## Außerdem erschienen

### Bunte Mischung

***Sächsischer Eisenbahnkalender 2009. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2008. ISBN 978-3-9806125-6-2, 13 Blatt, 1 Sw-12 Farbabbildungen; Preis: Euro 6,00.***

Die bewährte Mischung historischer und aktueller Aufnahmen vom Bahngeschehen auf sächsischen Regelspurstrecken behält der Postkartenkalender auch im 17. Jahr seines Erscheinens bei. Bekannte Fotografen sind für die Motive verantwortlich. Andreas W.Petrak steuerte die ebenso sachkundigen wie informativen Kurztexte auf den kartonierten Blattrückseiten bei.

• **Mit Kartengruß-Effekt**

### Freiluft-Freuden

***Peter Wanke, Martin Graf: Die perfekte Gartenbahn. Verlagsgruppe Bahn, MIBA-Verlag, Nürnberg 2008. ISBN 978-3-89610-252-2, 80 Seiten, 3 Sw-, 217 Farbabbildungen; Preis: Euro 10,00.***

Im Mittelpunkt dieses Sonderhefts aus der MIBA-Reihe „Modellbahn-Praxis" steht die über 1000 Quadratmeter umfassende Gartenbahnanlage Peter Wankes. Wertvolle Tipps aus eigener Anschauung zu Planung, Bau, Betrieb und Pflege machen den Leser nicht zuletzt zum Modellbahn-Gärtner.

• **Empfehlenswert für alle Gartenbahn-Fans**

# Waadtländer Schatz

Unweit des Genfer Sees blickt ein besonderes Museum auf vier erfolgreiche Jahrzehnte zurück. Die Sammlung hegt auch drei deutsche Schmuckstücke.

Sechs Tage stimmungsvolle Geburtstagsfeier nahe der reizvollen Waadtländer Riviera genossen zahlreiche Eisenbahn-Liebhaber aus allen Himmelsrichtungen am 1., 3. und 4. Mai sowie an Pfingsten vom 10. bis 12. Mai 2008. Hier, hoch über Montreux bei der Museumsbahn Blonay – Chamby (BC), spricht man Französisch. Es sind aber nicht nur Welsche, die Kohle schaufeln, am Steuerbock eines Elektrotriebwagens hebeln und Oldtimern zu neuem Leben verhelfen. Auch viele Eisenbahnfreunde aus dem deutschsprachigen Raum wollten sich das Spektakel nicht entgehen lassen: Ungefähr jede Stunde verließ oder erreichte ein meterspuriger Zug Chaulin, nahe Chamby, abwechselnd von einem Dampfross oder Elektroveteranen gezogen. Einzelne Dampfzüge führten in Doppeltraktion bis hinunter zum Genfer See nach Vevey. Nebst den eigenen betriebsfähigen Dampfloks (HG 3/4 3, Baujahr 1913, Brig-Furka-Disentis, G 2/2 4, Baujahr 1890, Ferrovie Padanie, Italien; G 3/3 6, Baujahr 1901, Bière-Apples-Morges; G 2x2/2 105, Baujahr 1918, Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft) standen drei Gastloks unter Dampf (G 3/4 1, „Rhätia“, Baujahr 1889, Rhätische Bahn; HG 2/3 6 „Weisshorn“, Baujahr 1902, Visp-Zermatt; G 3/3 8, „Echallens“, Baujahr 1910, Lausanne-Echallens-Bercher). Aber auch die E-Veteranen wie etwa der De 4/4 28-Triebwagen der Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) sorgten für volle Züge. Zwischen den Fahrten konnte man mit dem Lokpersonal die Französischkenntnisse plaudernd auffrischen oder beim Bekohlen und der Pflege der Dampfloks zuschauen.



Gut besucht waren die beiden Festwochenenden im Mai. Museum und Bahn sind aber stets einen Ausflug wert.




Der urige BCFeh4/4 10 der „Loeche – Loeche-les-Bains“-Bahn (Leukerbad) war gleichermaßen beliebtes Foto- und Mitfahrobjekt.




Die in Deutschland gebaute Italienerin G2/2 4 zieht ein besonders schönes hölzernes Exponat.

Die BC wurde am 5. Dezember 1966 von 82 Enthusiasten gegründet und nahm 1968 den Betrieb auf. Heute arbeiten etwa 100 Mitglieder für das Museum. Ihr Ziel ist es, technisch und geschichtlich wertvolles Eisenbahnmaterial zu retten, als lebendiges Museum touristischen Verkehr anzuziehen, um so die eigene Begeisterung für die Eisenbahn mit anderen zu teilen.

Die Museumsstrecke verläuft heute auf einem Teilstück einer im Jahr 1902 eröffneten Meterspur-Bahn der „Chemins de fer électriques Veveysans“ (CEV). Die damals zwischen Vevey, St. Légier und Chamby gebaute Bahn wurde ab 1904 durch einen Seitenast von St. Légier nach Châtel-St.-Denis ergänzt sowie ab 1911 mit einem von Blonay nach Les Pléiades. 1966 legte man unter anderen das Teilstück von Blonay nach Chamby still. Die BC konnte es vor dem Rückbau retten und für den Museumsbetrieb erhalten. Seit 1968, normalerweise an Wochenenden von Mai bis Oktober, werden Fahrten mit historischem Material angeboten. Gelegentlich gibt es auch Überführungsfahrten der MOB.

Das Streckenstück der BC ist nicht nur kurvenreich, sondern bietet nebst einem imposanten Steinbogenviadukt über die Baye de Clarens auch einen Tunnel und mit bis 50 Promille Steigung alle Attribute einer Bergstrecke und ist ideal für eine Museumsbahn. Hier kann der Bahn- und Landschaftsliebhaber die bahnnostalgischen Gefühle unbeschwert ausleben. Ja, man kann die Strecke sogar problemlos erwandern, an schöner Stelle rasten und der Dinge harren, die da kommen werden, denn der Fundus des Museums ist enorm. Über 70 Wagen, Dampfloks, Elektrotriebwagen und Straßenbahnen zählt die Sammlung. Für Schmalspur-Freunde aus Deutschland dürfte besonders interessant sein, dass dort noch drei deutsche Meterspur-Dampfloks erhalten blieben: Von der ehemaligen Schwarzwald-Strecke Zell – Todtnau stammen die vierachsige Mallet-Lok Nr. 105 (betriebsfähig!) und die sechsachsige Nr. 104. 99193 fuhr, bevor sie in die Schweiz ins Museum kam, auf der Strecke Nagold – Altensteig. Weitere Informationen gibt es unter: www.blonay-chamby.ch.

*Armin Schmutz/al*

## Anreise zum Museum

**Die BC erreicht man am besten mit der Bahn. Das Museum liegt etwas unterhalb von Chamby im Grünen und umfasst Werkstatt, zwei Ausstellungshallen sowie einen Souvenirladen mit Restaurant. Wer aus Deutschland kommt und wenig Zeit hat, dessen Route wird wohl über Lausanne nach Vevey führen. Dort steigt man in den Meterspurzug der „Chemin de fer léger de la Riviera“, um nach Blonay zu gelangen, wo jeweils von Mai bis Oktober die nostalgischen Züge der BC zur Fahrt nach Chamby einladen. Als Variante kann der Reisende mit der SBB bis Montreux fahren und gelangt von dort mit der Montreux-Oberland-Bahn (MOB) direkt hinauf nach Chamby. Wer aus dem Westen der Bundesrepublik kommt, wird über Basel fahren. Eisenbahnfreunde, die aus östlichen Gefilden stammen und etwa über München fahren, können auch eine reizvolle Schifffahrt, etwa Langenargen – Romanshorn, über den Bodensee in ihre Reise integrieren. Von dort geht es bei der schönsten Anreise mit dem IC über Bern nach Spiez und Zweisimmen, wo man in die „GoldenPass“-Züge der MOB umsteigen kann, um nach Chamby zu gelangen.**



Fahrkarten waren während der Feier-Tage stets ein stark nachgefragtes Gut in Chamby.



Bekohlung per Handarbeit mit der Zinkwanne: Museumsbetrieb bedeutet Fronarbeit.



Fahrt frei für Lok 4, eine Art Dampftram, die 1900 bei Krauss aus den Werkshallen rollte.

Während die deutsche Nr. 105 frisches Wasser erhält, erreicht HG 2/3 6 das Depot in Chaulin.



Fotos: Armin Schmutz

**Der Kalte Krieg ist auch in Schweden vorbei. Er bescherte drei Museumsbahnen jüngst gut erhaltene, prächtige Dampflokomotiven.**

# Eiserne Reserve

Während des Kalten Krieges beschloss Schweden, eine strategische Lokomotiv-Reserve aufzubauen, die im ganzen Land versteckt eingelagert wurde. Dafür wurden in den 1950er-Jahren ausgediente Dampf- und später auch Dieselloks aufgearbeitet und konserviert.

In den letzten beiden Jahrzehnten wurden diese Depots aufgelöst und die Fahrzeuge teils an Eisenbahnmuseen und –vereine übergeben oder verkauft.

Das letzte größere Lager befand sich in Sandträsk im Norden Schwedens, nahe des Polarkreises. Der kleine Ort ist eigentlich nur eine Kreuzungsstelle an der Erzbahn zwischen Kiruna und Luleå. In einem länglichen Wellblechschuppen schlummerten seit 1958 drei Dampflokomotiven der Bauart B aus den Baujahren 1911 und 1912. Mit dicken Kunststoffplanen bedeckt und kräftig eingefettet warteten die Loks 1037, 1108 und 1267 auf die Erweckung aus ihrem Dornröschenschlaf. Sie wurden zuvor zum symbolischen Preis von je 100 schwedischen Kronen (ungefähr 11 Euro) an drei Eisenbahnmuseen beziehungsweise Museumsbahnen verkauft. Bedingung war die Erhaltung der Loks und der Abtransport aus Sandträsk auf Kosten der Käufer.

Experte im Bergen dieser versteckten Lokomotiven ist der Verein „Bergslagernas Järnvägssällskap" aus Göteborg, der sonst alte Fahrzeuge sammelt und restauriert.

Die „Expedition Sandträsk" unter der Leitung von Morrgan Claesson startete am 5. Juli 2008. Der Bergungszug bestand aus einer E-Lok Bt 305, einem Generator-, dem Speise- sowie drei Schlafwagen für die immerhin 30 Personen zählende Mannschaft. Weiter ein Pack- und zwei Flachwagen (mit Schienen, Schwellen, einer Kletterweiche), ein alter „Hjälpvagn", der nahezu alles beinhaltet, um entgleiste Fahrzeuge zu bergen, und am Schluss ein weiterer Flachwagen, auf dem ein Frontlader mitgeführt wurde.



Die drei Loks in Sandträsk sind nicht die ersten, die Morrgan Claesson wachküsst.

Kurz nach der Ankunft begann ein Teil der Männer mit der Freilegung des Geländes. Andere inspizierten die Loks und befreiten sie von ihren Verpackungen. Ein weiterer Trupp begann, den Zustand der vorhandenen Gleise zu prüfen. Eine völlig verbogene Schiene musste ausgebaut und ein Stück von etwa 50 Metern Länge neu verlegt werden.

Problematisch war während der Arbeiten, dass die Männer und ihr Hilfszug den Erzverkehr nicht behindern durften. Sie mussten deshalb in regelmäßigen Abständen ihre Arbeiten unterbrechen und ihr Hilfszug in den nächstgelegenen Bahnhof ausweichen.

Schließlich kam der große Moment, auf den alle gewartet hatten. Der Frontlader zog die erste der drei Lokomotiven aus der Halle. Ohne Probleme rollte sie ans Tageslicht.

Die drei Maschinen mussten noch für den Transport vorbereitet werden. Dazu entfernte man die Treibstangen, um einen leichteren Lauf zu gewährleisten, und begann, das Öl in den Lagern auszutauschen.

Am Abend des 6. Juli 2008 testen Morrgan und einige Gleisbauexperten noch die Kletterweiche, eine besondere Konstruktion, um Fahrzeuge provisorisch auf ein Gleis einzufädeln. Beim letzten Weichenstück verringert sich die Schienenstärke, so dass das aufzugleisende Fahrzeug auf das Streckengleis rollen kann. Es bleibt aber vorerst beim Test, da die Strecke erneut geräumt werden muss.

Am nächsten Tag wird mit Hochdruck an der Vorbereitung der Loks gearbeitet. Kurz vor Mittag ist es soweit. Die Kletterweiche ist dank des Tests vom Vorabend schnell montiert und der Frontlader



Die schweren, von IORE-Loks (li.) gezogenen Erzzüge zwischen Luleå und Kiruna behinderten die Arbeiten, die ihretwegen regelmäßig unterbrochen werden mussten.



Dass diese fragile Kletterweiche eine schwere Dampflok trägt, glaubt man erst hinterher.

Ächzend und knirschend, aber ohne Probleme versah die provisorische Kletterweiche ihren Dienst.

schiebt die erste Lok behutsam am hinteren Pufferträger auf das Streckengleis. Um den Widerstand zu verringern, wurden die Schienen der Weiche eingefettet. Am Ende standen die drei Loks nach 50 Jahren wieder auf einem Streckengleis und in großer Eile wurde sofort die Kletterweiche demontiert. Genau eine Minute nach Ablauf des Zeitfensters verließ der Hilfszug mit Tempo 40 und den drei Dampfloks im Schlepp Sandträsk in Richtung Boden. Jeder Halt unterwegs, meist um schnellere Züge passieren zu lassen, wurde zur Lagerprüfung genutzt. Alles blieb kalt. Abends am 10. Juli startete der Zug mit den mittlerweile in der Mitte eingereihten Dampfloks in Richtung Süden. Zwischen die Veteraninnen wurden jeweils Flachwagen als Bremswagen gehängt. Zuerst war geplant, für die Bremsleitung einen Bypass zu legen. Nach Überprüfung der Bremsanlagen der Dampfloks stand fest: Alles dicht, die Originalleitungen konnten verwendet werden. Zuerst mit Tempo 50, später mit 60 km/h zog die Karawane los.

Das Abkuppeln der beiden Loks, die in Gävle und Gränesberg bleiben sollten, geschah nachts und am Nachmittag des 12. Juli erreicht auch die Lok 1037 ihren neuen Bestimmungsort in Göteborg. Mit einem Lächeln unter seinem weißen Bart schließt Morrgan die Schuppentür hinter dem Tender der Dampflok. „Wir werden morgen früh nachsehen, was zu tun ist und welche Teile fehlen. Und dann arbeiten wir sofort an der Lok – bis sie wieder mit eigener Kraft und viel Dampf fährt.“ Auf die Frage, wann das sein würde, antwortet er verschmitzt: „In zwei Wochen oder zwei Monaten, aber bald“. Und das ist ihm zu glauben, hat er doch bereits 50 Loks aus ähnlichen Verstecken geborgen, teils unter komplizierteren Bedingungen. Einige von ihnen dampfen bereits wieder über Schwedens Gleise. *Andreas Stirl/al*

Fotos: Andreas Stirl



Verpackt unter Folien in einer Wellblechhalle überlebten die Dampfloks in Schwedens Norden den Kalten Krieg und entgingen so der Schrottpresse.



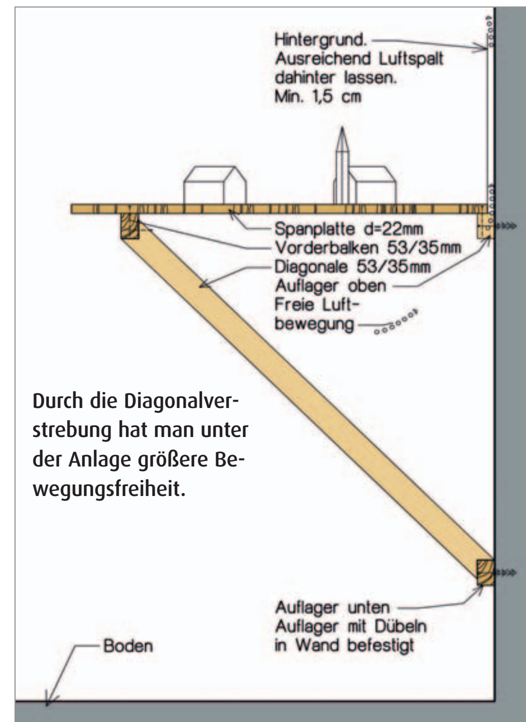
Die Schienen waren nach fünf Jahrzehnten völlig vom Erdreich verdeckt und teilweise auch unbrauchbar.

# Wandarbeit

**Wenn die vorderen Anlagenbeine hinderlich sind, ersetzt man sie durch an der Wand verankerte diagonale Streben.**

Oft behindern die vorderen Beine das Arbeiten an und unter einer Modellbahn-Anlage. Wenn man gegen die Beine stößt, gibt es auf der Bahn ein Erdbeben und es geht vielleicht etwas kaputt. Da eine Eisenbahn oft an mindestens einer Wand steht, kann man sie an dieser auch befestigen. Statt der vorderen Beine führt man diagonale Streben von der Anlagenplatte nach unten zu Auflagern, die mit Dübeln an der Wand befestigt sind. Am vorderen Plattenrand schraubt man einen Balken an unter den die Diagonalstreben greifen. Bei schlecht isolierten Räumen lässt man zwischen Platte und Wand einen mindestens 1,5 cm breiten Spalt, damit Luft an der Wand zirkulieren kann. Das gilt übrigens auch bei der Anbringung einer Hintergrund-Kulisse.

*Ernst Rastfeld*

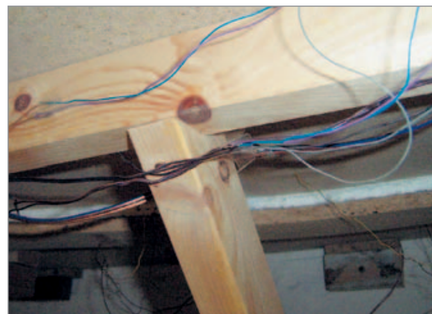



Durch die Diagonalverstrebung hat man unter der Anlage größere Bewegungsfreiheit.

Fotos (2), Zeichnung: E. Rastfeld



Der einzusägende Winkel an der Strebe wird durch Ausprobieren ermittelt.



Die parallel zur Anlagenkante verlaufende Latte ermöglicht einen großen Strebenabstand.

# Schiebung!

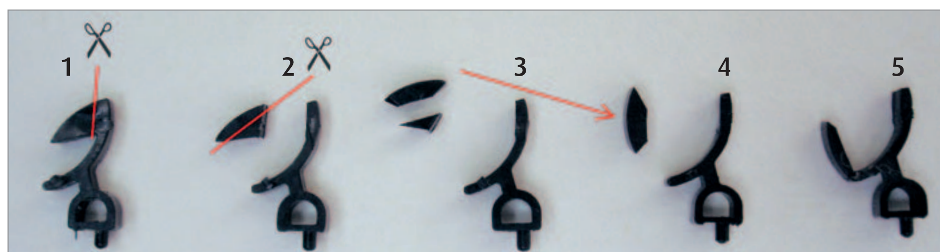
**Eine Z-Standardkupplung lässt sich zum sicheren Schieben von Zuggarnituren einfach umbauen.**

Mit einfachen Mitteln lässt sich aus einer Märklin-Z-Kupplung eine Rangier-Schiebekupplung für diese Baugröße herstellen. Damit ist es möglich, Züge in Abstellgleise zu schieben oder Züge zusammenzustellen, ohne dass ein Entkupplungsgleis in der Nähe ist. Zunächst muss man von der Standardkupplung den vorderen Haken mit einem scharfen Cutter-Messer abtrennen (Schritt 1). Die Schnittfläche an der Kupplung wird mit einer feinen Feile geglättet. Im zweiten Schritt wird vom abgetrennten Teil das innere Stück abgeschnitten, so dass die Fläche gerade ist (Schritt 3). Dann feilt man die Kupplung und den Hakenrest zurecht. Mit einer Z-Standardkupplung als Lehre fügt man beide Teile mit Sekundenkleber so zusammen (Schritte 4 und 5), dass die Schiebekupplung eine herkömmliche mit leichtem Spiel aufnimmt.

*Ray Salzborn*



Die V60 kann den Zug jetzt an jede beliebige Stelle der Abstellgruppe drücken.




Zum Umbau genügt eine Z-Standardkupplung ohne weiteren Materialzukauf.

Foto: R. Salzborn

## Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

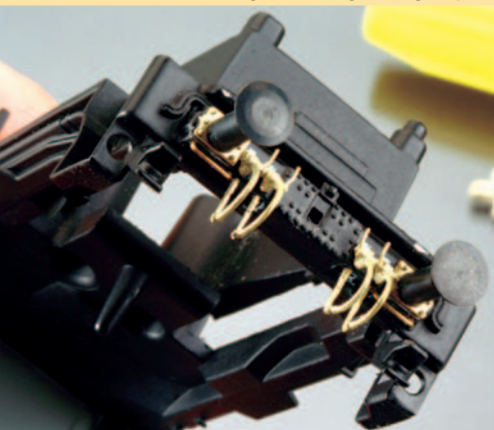
Die Adresse:
**MODELLEISENBAHNER**
**Stichwort: Basteltipps**
**Biberacher Str. 94**
**88339 Bad Waldsee**
**E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de**

Rocos DR-V100 bietet viel fürs Geld. Mit geringem Aufwand lässt sich die Lok weiter verfeinern.

# Leicht geliftet

Sicherlich kommt die Roco-Lok aufgrund des einfacheren Formenbaus nicht so scharfkantig daher wie die Mitbewerberin von Brawa, was jedoch nach einer dezenten Farbbehandlung kaum noch auffällt. Auch wegen der beiderseits abgeschrägten Dreh-

**1** Der Pufferträger wird mit Federpuffern samt Sockelplatten sowie jeweils vier Bremsschläuchen und Rangiererhandgriffen gesupert.





**2** Angeformt sind nur die kleinen Handgriffe neben den Frontfenstern am Führerstand. Sie werden, bis auf den Halteflansch, mit dem Stichel entfernt und dann durch solche aus 0,2-mm-Messingdraht ersetzt.

**3** Die aufgedruckten Lüftergitter sägt man mit der Laubsäge grob aus und arbeitet mit der Feile nach. Geätztes Riffelblech (für Spur N) von Weinert eignet sich bestens zur Darstellung des strukturierten Gitterrostes. Die auf Maß gefeilten Lüftergitter werden nach der Grundierung im hellen Elfenbeinton des Zierstreifens gespritzt.




Mit ihrem Nahgüterzug rumpelt 114 660 nahezu unbeachtet von den wartenden Passanten über den Bahnübergang.

gestelle erntete Roco Kritik. Letzteres zu ändern, wäre mit einem großen Aufwand verbunden, was für das preiswerte Modell unverhältnismäßig erscheint. Trotz allem lassen sich auch am Roco-Modell einige Verbesserungen selbst vornehmen, wofür das Modell komplett zerlegt werden sollte.

Die Befestigungsschrauben der Puffersockelplatten sind nur schwach graviert. Wer diese durch Weinert-Gussteile ersetzen will, muss die Puffer absägen. Die Sockelplatten entfernt man mit einigen Feilenstrichen bis auf Höhe der Pufferträger. Wer möchte, kann die Puffer durch Weinert-Federpuffer ersetzen. Gegenüber den Roco-Puffertellern wirken die Weinert-Teller zudem dünnwandiger.

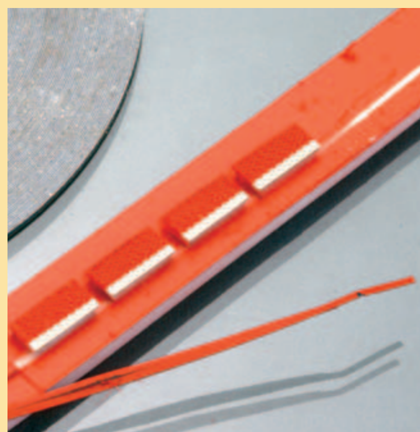
Nicht verschwiegen werden sollte, dass der Zinkdruckguss des Fahrwerks sehr zäh ist, was die Bohrarbeiten nicht gerade erleichtert.

Ein Versuch, die Öffnungen für die Pufferstößel auszubohren, scheiterte, da das Mate- →


8 Damit das leuchtende Rot etwas verblichen erscheint, übernebelt man das Gehäuse von oben her mit einem sehr dünnflüssig angemischten Weißgrau. Die Lampengläser deckt man zuvor mit Abdecklack ab.

7 Das Innere des Führerstandes erhält eine graugrüne Lackierung, möglichst im selben Farbton der Inneneinrichtung.




4 Dann erfolgt die rote Lackierung, nachdem der untere Bereich mit einem Klebebandstreifen abgedeckt wurde.

5 Die Gitter setzt man so ein, dass sie gerade noch spürbar tiefer liegen als die Führerhauswand. Das Verkleben erfolgt, indem man etwas Sekundenkleber auf der Gehäuse-Innenseite in die Fuge träufelt.





6 An beiden Führerständen kann man das Führerbremsventil durch ein entsprechend abgewandeltes Weinert-Gussteil ergänzen.

rial schmierte und den Bohrer sofort zusetzte. Schließlich gelang es, die Öffnung mit einem 2,2-mm-Kugelfräser aufzufräsen. Für die Montage der Bremsschläuche genügt es, die Öffnungen für die Originalsteckteile etwas aufzubohren.

Ebenso zum Geduldsspiel wurde das Bohren der 0,3-mm-Löcher für die Rangiererhandgriffe. Es funktionierte, aber es dauerte. Am besten spannt man den Bohrer in einen kleinen Bohrerhalter und bohrt die Löcher von Hand. Wenigstens so tief, das die Drahtgriffe mittels Sekundenkleber fixiert werden können.

Eine der beiden Stirnseiten soll noch mit zwei Heizkupplungen ausgestattet werden. Da der Platz für das entsprechende Weinert-Gussteil zwischen den Bremsschläuchen zu knapp bemessen ist, werden die etwas zierlichen Roco-Zurüstteile mit einem 0,5-mm-Messingdrahtstück - als Passzapfen - versehen. Ein entsprechendes Loch ist zwischen den Bremsschlauchhaltern zu bohren. Nach der Lackierung der Anbauteile sind die Arbeiten am Fahrwerk schon erledigt.

Die angeformten Handgriffe neben den Frontfenstern kann man bis auf die angedeuteten Halteflansche mit einem Stichel entfernen und später durch solche aus 0,2- oder 0,3-mm-Messingdraht ersetzen. Dass das Führerhaus separat aufgeklipst ist, vereinfacht diese Arbeiten wesentlich. Um sich bei weiteren V 100-Varianten eine Formänderung zu ersparen, sind die bei diversen Bauserien anders ausgeführten Lüftergitter am Führerhaus nur aufgedruckt. Wer dies als störend empfindet, kann den Kunststoff entlang der aufgedruckten Kontur mit einem Sägeschnitt heraustrennen. Dabei sollte Material stehen bleiben und die Feinarbeit mit der Feile vorgenommen werden. Neue strukturierte Gitterroste entstanden im vorliegenden Fall aus Weinert-Riffelblech für Spur N (Art.-Nr. 93322). Am besten sägt man einen Blechstreifen ab, der exakt der benötigten Höhe entspricht. Bei der Anpassung erfolgt die Feinarbeit mit einer flachen Feile. Lässt sich der Streifen unter leichtem Druck in die Öffnung schieben, sägt man sich vier gleichlange Stücke zurecht. Die Gitter sollten nicht zu stramm sitzen, da sie vorab lackiert werden und beim Einschieben die Gefahr besteht, dass die Farbschicht an den Kanten abgehobelt wird.

Einzig der Einsatz von gravierten Lüftern ist etwas aufwendiger



Auch im Bw macht die mit leichten Betriebsspuren versehene DR-Lok eine gute Figur.

Nach einer Behandlung mit Metallhaftgrund werden die Gitter im beigefarbenen Ton des Zierstreifens gespritzt. Den unteren Bereich deckt man mit Klebeband ab. Die Spritzlackierung empfiehlt sich, da sich die Gitterstruktur, mit dem Pinsel behandelt, leicht zusetzt. Anschließend lackiert man die roten Partien.

Die Lüfter sollten nach dem Einkleben minimal tiefer sitzen als die Seitenwand. Zum Verkleben genügt etwas Sekundenkleber, der an der Gehäuse-Innenseite in die Fuge geträufelt wird.

Die Gravur des Führerstandeinsatzes ist gelungen, den Bo-


**9** Sämtliche Lüftergitter lassen sich mit dünnflüssig angemischtem Schwarzbraun schattieren.

**10** Die Weinert-Heizkupplung lässt sich aufgrund ihrer Größe nicht zwischen den beiden Bremsschläuchen montieren, weshalb die originalen Roco-Zurüstteile mit einem Passzapfen aus 0,5-mm-Messingdraht versehen wurden.




**11** Das Loch für die Heizkupplung wird unter dem Pufferträger zwischen den Bremsschlauchhaltern gebohrt.

den sollte man eventuell schwarz absetzen. Wer möchte, kann das höher sitzende Bremsventil an beiden Führerständen durch ein leicht abgewandeltes Weinert-Gussteil darstellen. Wichtig ist dabei, dass die Position beim späteren Blick durch das Seitenfenster in etwa dem Vorbild entspricht.

Der Innenbereich des Führerhauses kann im hellen Resedagrün, also im Farbton des Führerstandeinsatzes, lackiert werden. Klebeband schützt die Außenwände vor Farbnebel.

Rot ist eine Farbe, die recht schnell ihre Leuchtkraft verliert und ausbleicht. Damit der Rotton der Lok leicht ausgeblichen erscheint, kann man das Gehäuse mit einem sehr dünnflüssig angemischten Weißgrau leicht übernebeln. Die Lampengläser sollten zuvor möglichst mit Color Stop von Revell abgedeckt werden. Um die Gravur sämtlicher Lüftergitter zu betonen, lässt man ebenfalls dünnflüssig angemischte schwarze bis schwarzbraune Farbe in die Vertiefungen laufen. Bei der V100 setzt sich Ruß, wie bei Dieselloks üblich, vor allem auf dem Dach und auf der Oberseite der Vorbauten ab. Reines Schwarz wirkt zu duster, weshalb eine Mischung aus Schwarzgrau und etwas Lederbraun gewählt wurde.

Die Gravuren der grauen Drehgestelle wurden ebenfalls in den Nischen mit dünnflüssigem Schwarzbraun abgedunkelt. Anschließend folgte das Aufbringen der typischen Betriebsspuren mittels Spritzpistole. Die Radsätze wurden im vorliegenden Fall auf eine der RP25-Norm entsprechende Spurkranzhöhe von 0,6 mm abgedreht. Der Messingglanz der Spurkränze verschwindet durch Nachbürsten mit im Schmuckbedarf erhältlichem Schwarzoxyd.

Um die Ätzschilder nach dem Abschmirgeln der oberen Farbschicht exakt aufkleben zu können, sollte man keinesfalls Sekundenkleber verwenden, da dann kaum Zeit zum Ausrichten bliebe. Besser eignet sich eine kleine Menge UHU-Plus, die mit einem 0,3-mm-Draht dezent auf die Klebestelle aufgetragen wird.

*Jörg Chocholaty/yo*

### Weinert-Teile

- Führerbremsventil, Best.-Nr. 82016
- Bremsschläuche, 8290
- Federpuffer, 8600
- Sockelplatten, 8596
- Originalkupplung, unbeweglich, 8648
- Riffelblech Spur N, 93322




**17** Die Ätzteile fixiert man am besten mit einer kleinen Menge UHU-Plus, die man mittig auf das Schild tupft.



**16** Beim Bestücken des Führerstandes mit Figuren ist auf deren richtige Sitzhöhe zu achten.

**15** Fahrwerk und Drehgestelle erhalten Betriebsspuren in braunorangefarbenen Farbnuancen.



**12** Dieselruß-Spuren finden sich vor allem auf dem Dach und auf der Oberseite der Vorbauten, verstärkt zum Auspuff hin.






**13** Bei der beiliegenden Ätzbeschilderung wird die Farbschicht auf den Ziffern mit einer feinen Schmirgellatte abgezogen.

**14** Wer seine Radsätze auf RP25-Profil abdrehen lässt, sollte den blanken Spurkranz mit Schwarzoxyd brünieren.

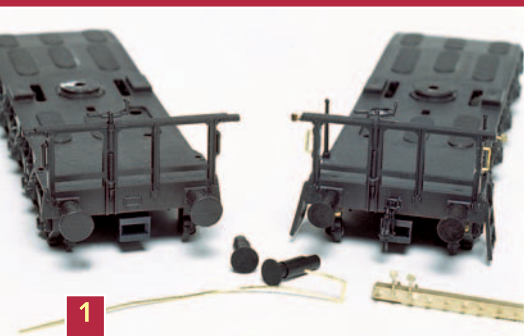


Fotos: J. Chocholaty

Teil 9 Opplingen in Stücken

# Schwergewicht

Ein neuer Transformator fürs Unterwerk im Nachbardorf bringt Abwechslung ins Opplinger Modellbahnleben. Den Schwertransport setzt Ralf Reinmuth auf Schiene und Straße in Szene.



1

Zum Vergleich: Links das originale, rechts das verfeinerte Vorderteil des Tragschnabelwagens.




2

Spezieller Klebstoff und Weichmacher sorgen für optimalen Halt der Nassschiebeanschriften.

Der Unterschied: Der Aufwand beim Beschriften lohnt sich, wie der Vergleich deutlich zeigt.



3

Auf die angekündigten Ausführungen über die Erstellung und Gestaltung der Kulissen ihrer endlichen Welt müssen Opplingens Miniaturbewohner und -bewohnerinnen noch warten. Just zum geplanten Termin des Diavortrags im Gemeinschaftshaus nämlich fand ein Großereignis statt, das sich weder Referent noch Publikum entgehen lassen wollten: Per Schwertransport auf der Schiene nahte ein Transformator, umzusetzen im örtlichen Gleisanschluss der Raiffeisen-Genossenschaft auf Scheuerle-Straßenroller!

Doch bevor die schwere Ladung für Opplingen überhaupt ins Rollen kam, waren etliche Vorarbeiten zu erledigen, Papierkram für die zuständigen H0-Bundesbahnstellen von der Direktion bis zur Schwerlastgruppe, Zeit-, Material- und Basteleinsätze für den Modellbauer, der sich zunächst einmal den Kibri-Bausatz des Tragschnabelwagens Uaai vorzunehmen hatte.

Zuerst muss also der Bausatz des Uaai 687.9 nach MAN-Vorbild vom Ende der 50er-Jahre zusammengebaut, verbessert, lackiert und beschriftet werden. Dies geschieht weitgehend nach der beiliegenden Bauanleitung.

Alle Einfallstellen der Bauteile werden mit Modellspachtelmasse gefüllt und mit 400er-Schleifpa-



Der Anfang ist gemacht. Jetzt wird vorgezogen und das hintere Gestell ebenfalls umgesetzt auf den Scheuerle-Straßenroller.

pier eingeebnet. Der anschließende Feinschliff sollte generell mit Papier der Körnung 800 bis 1000 erfolgen.

Am vorderen Fahrwerksteil mit der Bremserbühne werden die Halter für das Schlusssignal glatt an der Bühne abgeschnitten und an der Stirnkante möglichst weit zur angedeuteten Halteplatte des bisherigen Schlussscheibenhalters auf 0,5 Millimeter Durchmesser ausgebohrt. Dieses Loch nimmt einen Messing-Schlussscheibenhalter von Weinert (Art.-Nr. 8261) auf. Dem Rohrmaterial der Handbremskurbel verhilft man mittels groben 320er-Schleifpapiers von seiner eckigen zu einer runden Form, anschließenden Feinschliff inklusive.

Die abzuschneidenden Griffstangen oberhalb der Halteplatten ersetzt zurechtgebogener Messingdraht von 0,4 Millimetern Dicke. Um alle Griffstangen einfach effektiv und genau zu formen, empfiehlt sich das Einschleifen von Stufen in eine billige kleine Flachzange. So kann man Griffstangen der üblichsten Längen präzise biegen.

Nun kommen die Aufnahmelöcher für die Puffer an die Reihe. Sie werden auf 2,3 Millimeter aufgebohrt. Bevor die fein gedrehten Puffer von Weinert (Art.-Nr. 8597) eingesetzt werden, sind aber noch die ebenfalls aus Messingdraht zu formenden Griffstangen unter der Pufferbohle anzukleben. Erst dann steckt man die Weinert-Puffer ein, richtet sie aus und fixiert sie von hinten mit Sekundenkleber. Abschließend werden noch die hinten eckig ausgeformten Griffstangen der Apparatekästen auf den Fahrgestellbrücken der Handbremskurbel entsprechend bearbeitet.

Jetzt gilt die Aufmerksamkeit dem Tieferlegen der Ladung, denn der Transformator des Modells sitzt vorbildwidrig hoch in den Tragschnäbeln, geschuldet der vorbeugenden Maßnahme gegen abrupt beginnende Steigungen vieler Modellbahnanlagen. Durch das Tieferlegen auf ein vorbildgerechtes Maß wird auch das Manko der Lademaßüberschreitung korrigiert, denn anschließend passt der Wagen samt Trafo selbst durch das maßstäbliche Weinert-Lademaß.

Auf die ausgerundeten Bauteile, die die Tragschnäbel abstützen, wird ganz verzichtet. Zu verbessern sind die Verbindungsstücke zwischen Tragschnäbeln und Trafo. Unterhalb des Aufmahmelochs der Trafoseite bohrt man einfach ein weiteres Loch, Durchmesser 1,6 mm, in der verlängerten Mittelachse der beiden serienmäßigen Löcher. Dieses zusätzliche Loch wird mit Hilfe einer aus 0,5-Millimeter-Messingblech selbstgefertigten Bohrschablone passgenau in allen vier Verbindungsstücken ge- →





4 Das Steuergerät für die hydraulischen Pressen entstand im Eigenbau aus Bastelkisteresten.



5 Die Kibri-Modelle des Straßenrollers LS 250 H präsentieren sich hier noch im Cargo-Farbkleid.



6 Die beim Kibri-Modell fehlenden flexiblen Hydraulikleitungen bestehen aus Messingdraht.

bohrt. Die Bohrschablone, Größe 10 x 15 mm, erhält die drei Bohrlöcher im Achsabstand von 5,5 zu 1,6 mm der dritten Bohrung, beginnend bei der Mitte einer der beiden Bohrungen. Mittels der Verbindungszapfen des Modells wird die Schablone auf dem Verbindungsstück platziert, um das neue Loch zu bohren.

Um die Höhenposition des Trafos den Gegebenheiten der heimischen Anlage anzupassen, bereitet man einfach 0,3 bis 0,5 mm dicke Auflageplatten aus Kunststoff, Maß 3,5 x 3,5 mm, vor, die passend eingefärbt mit doppelseitigem Haftklebeband am Trafo angebracht werden. Dabei kann man auch gleich den leichten Höhenüberstand der Hydraulikzylinder korrigieren, der durch das nach unten versetzte Loch an der Aufnahme entstanden ist.

Dem Abschluss des Modellbaus folgt die Oberflächenbearbeitung. Sie beginnt mit dem Entfetten und Vorbereiten zum Lackieren. Entfettet wird mit lauwarmem Wasser, dem man ein wenig nicht rückfettendes Spülmittel beigemischt hat. Mittels eines Pinsels und bürstender Bewegungen werden anhaftendes Trennmittel und sonstige Verunreinigungen entfernt. Nach sorgfältiger Klarspülung und Trocknung erfolgt die Lackierung, im vorliegenden Fall mit Tamiya-Glanzlacken, die sehr gut decken und sich weitgehend klumpfrei und glatt auftragen lassen.

Die Vorbilder des Uaai 687.9 tragen unterschiedliche Farbkleider. So sind der bayrische Wagen 003 und der württembergische 005 in mittlerem Grau, der RWE-Wagen dagegen in Maschinengrün lackiert. Das Grün entsteht aus einer Mischung der Farbtöne Weiß, Schwarz, Grün und Orange, das Grau zusätzlich aus Blau und einem Hauch Gelb. Da bei den Vorbildern der Lack mittlerweile stark ausgeblichen ist, wird ein leichtes Aufhellen sinnvoll, damit die Modelle nicht zu dunkel erscheinen.



Beim Lackieren ist der Einsatz einer Airbrush-Ausrüstung zu empfehlen. Nur so ist sichergestellt, dass die Nassschiebebilder der Beschriftung eine ebene Tragfläche vorfinden. Selbst mit dem Auge nicht erkennbare Unebenheiten führen nämlich zu dem bekannten silbrigen Schimmern, welches durch ungenügende Auflage der Nassschiebebilder hervorgerufen wird.

Um die Oberfläche optimal vorzubereiten, erfolgt nach dem absoluten Durchtrocknen der Tamiya-Farbe ein Sprühauftrag des Gunze-Hochglanzlacks „Metal Primer". Aber Vorsicht: Dieser Lack darf wirklich nur hauchfein aufgesprüht werden, da er sonst den Tamiya-Lack angreift und zudem zum Zusammenlaufen neigt!

Jetzt geht es an die Beschriftung, die gemäß der Kibri-Anleitung platziert werden kann. Die Nassschiebebilder stammen allerdings von TL-Decals (Art.-Nr. 1767). Um

Der Schwertransport rollt mit vorbildgerecht tiefliegendem Ladegut nach Opplingen.

7





Die Tragschnäbel kurzgekuppelt tritt das „Schwerlastgeraffel“ die Heimreise aus Opplingen an.

Fotos: Reinmuth

den Nassschiebern vollends zu einer perfekten Haftung zu verhelfen, streicht man die zu beschriftenden Stellen mit ganz wenig Decalklebstoff, zum Beispiel „Mark Setter“ von Gunze, ein.

Nun werden die Nassschiebebilder randnah ausgeschnitten, eingeweicht und mittels eines weichen Pinsels und gegebenenfalls Zahnstochers in Position gebracht. Ein Winkel, an parallelen Kanten angelegt, hilft beim exakten Ausrichten. Nach dem Trocknen kommt der Weichmacher „Mark Softer“ zum Einsatz: Eingestrichen und angedrückt werden die Nassschiebebilder endgültig eins mit dem Untergrund. Nach eintägiger Trocknungsdauer folgt zwecks Laminierung der Anschriften noch einmal der Auftrag einer hauchdünnen Schicht mit dem „Metal Primer“. Nach dessen obligatorischem Trocknen macht ein abschließender seidenmatter Klarlackauftrag das Ergebnis perfekt: Die Anschriften wirken wie aufgedruckt, ein Effekt, der den Aufwand wahrhaft lohnend macht!

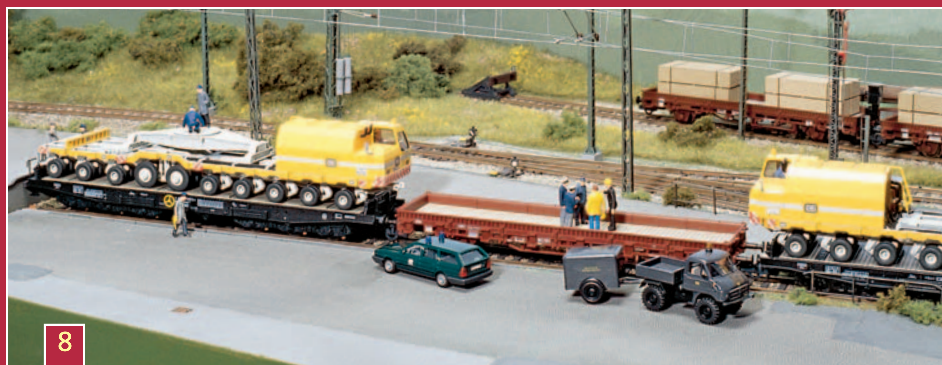
## Mit Pinsel, Zahnstocher und Weichmacher

Sind schließlich die Details wie Bremsumstellhebel und Hubzylinder farblich behandelt, Radsätze und Bremssohlen rostend gealtert, steht nach dem Zusammenbau dem in Opplingen schon sehnlichst erwarteten Schwertransport nichts mehr im Schienenwege. Umso weniger, da in der Zwischenzeit auch die Montage in Fahrtstellung der Kibri-Straßenroller nach Vorbild des Scheuerle-Typs LS 250 H erfolgen konnte, wobei die für andere Einsatzzwecke vorgesehene rote Cargo-Spritzlackierung durch eine in Gelb und Grau ersetzt wurde. Und wie sich das gehört, sind die für den Weitertransport des Trafos samt Tragschnäbeln des Uaai 539, erhältlich von Märklin/Trix, erforderlichen Spezialfahrzeuge auf der Schiene bereits in Opplingen eingetroffen.

Derweil nähert sich der Schwertransport, bestehend aus Zuglok, zwei leeren zweiachsigen Güterwagen wegen der angenommenen Meterlast auf der Strecke, einem gedeckten Güterwagen mit Material und dem Uaai am Zugschluss, unaufhaltsam Opplingen. Am Zielbahnhof angekommen, übernimmt über den Transport der Betriebs-Modellbahner das Kommando und bringt mit Rangieren, Umsetzen und Umladen Leben ins H0-Geschehen.

Erst wenn das gesamte „Schwerlastgeraffel“, so Opplingens Fahrdienstleiter, auf dem Heimweg ist, kehrt wieder Ruhe ein, bis in 30 Jahren der Transformator ausgetauscht werden muss. Bis dahin allerdings wird dann wohl auch der Diavortrag über Opplingens Kulissen Geschichte sein!

*Ralf Reinmuth/hc*



8

Die für den Transformatorweitertransport erforderlichen Straßenroller sind per Bahn eingetroffen.

Die Vorbereitungen zum hydraulischen Heben des Ladeguts auf dem Umsetzgleis laufen.



9



Liliputs Karwendelwagen fallen durch die Lackierung und durch die feine Detaillierung im Epoche-II-Fuhrpark auf.

**Für den Karwendel-Express beschaffte die DRG 1929 vierachsige Schnellzugwagen, die Liliput erstmals als H0-Großserie fertigt.**

# Karwendel-Express

Für den Karwendel-Express (München – Innsbruck) beschaffte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) ab 1929 sieben Dritte- und fünf Zweite-Klasse-Wagen sowie fünf Gepäckwagen mit Küchenabteil.

Diverse der als C4ü bay29, B4ü bay29 und als Pw4ük32 bezeichneten Vierachser wurden von der DB bis in die frühen 70er-Jahre eingesetzt. Liliput fertigt die Wagen zunächst in der hellblau-schwarzblauen Ursprungslackierung. Die Wagen stellen einen Farbtupfer im weitgehend grünen DRG-Wagenpark dar. Die zumeist auf zeitgenössischen Fotos abgebildeten schwarzblau-beigefarbenen sind spätere, aus den leichteren Eilzugwagen abgeleitete Typen.

Bei der Umsetzung der Details hatte der Konstrukteur ein glückliches Händchen. Derart passgenau eingesetzte Fenster wünschen wir uns an allen Fahrzeugen. Auch die Gravuren einschließlich der maßstäblichen Niete lohnen genaueres Hinsehen. Die Lüfter der Bauart Wendler sehen so schön aus, dass manch einer den Liliput-Ersatzteil-Service nutzen wird, um die Bauteile an anderen Wagen zu verwenden. An den Wagenenden finden sich Leitern, Griffstangen, Schlussscheibenhalter und die Details der

---

**Im Land der unbegrenzten Möglichkeiten führt die Spur 0 kein Schattendasein. Große Hersteller bieten ein breites Programm an. Neu ist etwa die Trainman-GP 15 von Atlas.**

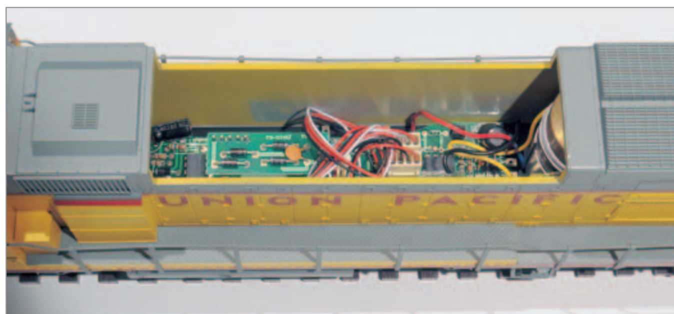
# Supersize Me

Wovon bei der Fastfood-Kette um die Ecke wegen der ungesunden Kalorienmenge dringend abzuraten ist, das Supersize-Menu, das ist bei der Modellbahn ein echter Tipp: Verdoppeln Sie die Größe! Denn dass die Spur 0 allenfalls ein Platz- und nicht unbedingt ein finanzielles Problem ist, beweist Atlas mit seinen Modellen aus der Trainman-Serie. Wer bei diesen Fahrzeugen von Einfachmodellen spricht, tut diesen Unrecht, wie eines der jüngsten Modelle, die GP 15 in Union-Pacific-Lackierung, zeigt.

GP 15 wurden zwischen 1976 und 1983 gebaut. Ihr Hauptabnehmer war die Missouri Pacific (Mopac) Line, die 160 Stück kaufte. Nach der Übernahme der Mopac durch die Union Pacific (UP) fuhren die Loks nun nicht mehr in Blau, sondern in der bekannten gelbgrauen UP-Lackierung durchs Land. GP 15 sind so genannte Roadswitcher, allerdings mit der Betonung auf Switcher, also Rangierlokomotiven.

Das 1:48-Modell von Atlas ist zwar überwiegend aus Kunststoff, das fällt allerdings erst auf, wenn man es in die Hand nimmt. Dennoch bringt die rund 37 Zentimeter lange Lok immerhin gut drei Pfund auf die Waage, was ihr ordentlich Zugkraft verleiht. Das maßstäbliche Modell sieht sehr gut aus: Die Drehgestellblenden sind detailgetreu und zeigen eine enorme Tiefe. Handläufe, Griffstangen und Tritte sind angenehm fein und dennoch stabil. Da kann auch einmal eine Kinderhand hinfassen, ohne dass die Lok in ihre Einzelteile zerfällt. Die Schutzketten an den beiden Lokomotivenden sind übrigens echt und keine Kunststoffspritzlinge. Eine Bemerkung noch zur insgesamt exzellenten Lackierung und Bedruckung: Vor allem die sehr feine schwarze Umrandung der Buchstaben am Schriftzug Union Pacific zeigt das hohe Bedruckungsniveau, das man auch der preisgünstigen Lok zukommen ließ.

Die Fahreigenschaften lassen keinen Wunsch offen: Bei 3,5 Volt setzt sich das Modell des 1500-PS-Diesels mit 8 km/h in Bewegung. Bei der Nennspannung von 12 Volt erreicht die zweimotorige Spur-0-Lok eine Geschwindigkeit von 122,5 km/h. Das ist etwas höher als die Vorbildhöchstgeschwindgkeit von 65mph (105 km/h), aber im Bereich des NEM-Erlaubten. Der Auslauf




Reichlich Platz für Decoder und Lautsprecher – rechts ist einer der beiden senkrecht eingebauten Motoren mit seiner Schwungmasse zu erkennen.



## AUF EINEN BLICK

**PRO** *Stimmige Proportionen; maßstäbliche Konstruktion; passgenau eingesetzte Verglasung; sorgfältige Bedruckung*

**KONTRA** *Jedem Wagen sollten zweierlei Faltenbälge beiliegen*

**PREIS** *UVP 39,95 Euro*

**URTEILE**

Faltenbalg-Mimik ab Werk montiert. Dass die Gravur der Trittstufen scharfkantiger hätte ausfallen dürfen, ist angesichts der anderen Feinheiten fast vernachlässigbar. Statt einen Sitzwagen mit einem ausgezogenen und einem eingeschobenen Faltenbalg zu liefern, sollten lieber erstere beidseitig montiert sein und jedem Wagen ein eingeschobener beiliegen.

An den Drehgestellen bayerischer Bauart gefallen die in Radebene liegenden Bremsklötze und die sorgfältig gestalteten Blenden. Korrekt trägt der später zur Auslieferung kommende Gepäckwagen Drehgestelle der Bauart Görlitz III leicht. Aus Kostengründen ist zu begrüßen, dass mit Ausnahme der angesetzten Leitern die Unterbodendetails nur graviert sind.

Die großzügige Verglasung erlaubt einen Einblick in das in Großräume aufgeteilte Innenleben. Vorbildgerecht finden sich zwischen Raucher- und Nichtraucher-Räumen Trennwände. Bei den zweiteiligen Toilettenfenstern sind die oberen Teile gekippt dargestellt.

Die Qualität der Bedruckung geht in Ordnung, was besonders an der schwierig zu realisierenden zweifarbigen Zierleiste unter dem Fensterband deutlich wird. Um Farbvarianten zu ermöglichen, wurden die beim Vorbild erhabenen Schilder nur aufgedruckt. Zur Selbstmontage beigelegte Schilder würden den Wagen zweifellos gut stehen.

Die mit Kurzkupplungskulisse ausgestatteten Wagen machen wegen der vergleichsweise geringen Länge auch in engen Kurven eine gute Figur und haben gute Rolleigenschaften.

Für faire 39,95 Euro erhält man sorgfältig detaillierte Nachbildungen der DRG-Sonderwagen. Als Zugloks eignen sich blaugraue E17 (Roco, derzeit nicht im Sortiment), braune E16 (Roco, derzeit nicht im Sortiment), ersatzweise auch braune E52 (Märklin/Trix, derzeit nicht im Sortiment) oder braune E32 (Roco, 63851, 63852). *Jochen Frickel*

---

aus der Höchstgeschwindigkeit beträgt gut 30 Zentimeter. Die Beleuchtung ist bei wenigen Volt schon zu sehen und insgesamt ist das Fahrverhalten ausgesprochen ruhig.

Wer jetzt noch nicht überzeugt ist, erhält noch ein gutes Kaufargument: Der Preis. Die unverbindliche Preisempfehlung für die Atlas-GP 15 liegt in den Vereinigten Staaten bei 239,95 US-Dollar. Importeure hierzulande nehmen rund 240 Euro für das Modell, was immer noch ein sehr fairer Preis ist. Wer in den USA direkt bestellt, kann derzeit vom günstigen Dollar profitieren, muss aber mit Versandkosten von rund 50 US-Dollar und unserem Zoll rechnen, der mindestens 19 Prozent Einfuhrumsatzsteuer kassiert. *Stefan Alkofer*

## AUF EINEN BLICK

**PRO** *Hervorragende Detaillierung; sehr gute Bedruckung und Lackierung sowie sehr gute Fahreigenschaften; günstiger Preis*

**KONTRA** –

**PREIS** *Rund 240 Euro*

**URTEILE**

**Ach hätte man nur den Platz für eine Spur-0-Anlage. Atlas zeigt, dass gelungene Spur-0-Modelle nicht unbezahlbar sein müssen.**


Der Steuerwagen BDnf mit „Hasenstall" (vorn) und die Sitzwagen Bn (Bild) und ABn bereichern den DB-Epoche-III-Fahrzeugpark in TT.

**Die Silberlinge schließen eine große Lücke im TT-Maßstab. Von Tillig gibt es Steuer- und Sitzwagen in Epoche-III-Ausführung.**

# Pfauenauge

Ab Ende der 1950er-Jahre beschaffte die Deutsche Bundesbahn (DB) in mehreren Serien Nahverkehrs- und Eilzugwagen mit 26,4 Metern Länge und zwei Mitteleinstiegsräumen. Die besondere äußere Gestaltung – unlackierter Edelstahl und so genanntes Pfauenaugenmuster im unteren Bereich der Wagenkästen – brachte den Wagen ihren Namen „Silberlinge" ein.

Tillig bringt jetzt Modelle dieser Silberlinge in TT auf den Markt. Zuerst rollen der Steuerwagen BDnf, der Sitzwagen Bn und der Sitzwagen ABn in Epoche-III-Ausführung in die Fachgeschäfte.

Der Steuerwagen BDnf738 gibt dabei die erste Ausführung mit dem „Hasenstall" wieder, so geheißen wegen der Enge der Fahrerkabine. Die Übergangstür liegt vorbildgerecht tief im Wagenkasten, die Scheibenwischer der Frontfenster sind aufgedruckt. Sehr gefällt das wechselnde Spitzen-/Schlusslicht.

Die Farbgebung und insbesondere die Nachbildung der charakteristischen Musterung ist vorbildlich gelungen. Glei-

---


Die Proportionen der bulligen E8-Nase wurden hervorragend getroffen.

**Die endlosen amerikanischen Weiten des heimischen Gartens durchstreift eine E8-Diesellok mit ihrem Streamliner-Schnellzug.**

# Glänzender Auftritt

Die Streamliner-Züge waren die Lichtgestalten unter den amerikanischen Personenzügen. Das lag auch an den polierten Seitenwänden der Wagen.

Diverse Bahngesellschaften wie die Atchison, Topeka & Santa Fe statteten die Personenzugloks mit polierten Edelstahlwänden unterhalb der Lüftergitter aus. Nahezu maßstäblich lang, zeigt das im Grundmaßstab 1:29 gefertigte Modell dieselbe beeindruckende Eleganz wie das Original. Wie letzteres treiben vier Motoren die äußeren Achsen der Drehgestelle an. Ohne Last erreicht die E8 bei 18 V 112 km/h in der Ebene, was für Gartenbahn-Verhältnisse absolut ausreichend ist. Minimal sind 3 km/h bei 2,9 V möglich. Die moderaten Fahrgeräusche gleichen denen der anderen Aristocraft-Dieselloks. Selbst fiese Neigungswechsel und Gleisverwerfungen, wie sie bei fliegender Verlegung im Garten vorkommen,



Die Garnitur stellt bei Tag und dank Innenbeleuchtung der Wagen auch in der Nacht einen Blickfang auf der Gartenbahn dar.



## AUF EINEN BLICK

**PRO** *Maßstäblichkeit; Lackierung; Beschriftung; Details; Spitzen-/Schlusslicht am Steuerwagen*

**KONTRA** *Fenster zu flach*

**PREIS** *Steuerwagen 54,50 Euro, Sitzwagen 32,50 Euro (jeweils UVP)*

**URTEILE**

ches kann für die Beschriftung gesagt werden. Einige Zurüstteile vermögen den äußeren Eindruck noch zu optimieren.

Was ein wenig stutzig macht, ist der Blick auf die Seitenfenster: Trotz perfekter Einpassung in die Seitenwände und farblich abgesetzter Fensterrahmen, beides ein Lob wert, sind sie etwas zu flach und wirken dadurch auch zu breit.

Für Digitalbetrieb kann der Steuerwagen über eine Schnittstelle nach NEM 651 mit einem Decoder ausgerüstet werden.

Da die Silberlinge mit den Interzonenzügen auch in die DDR kamen, stehen auch dem ostdeutschen TT-Freund interessante Fahrzeuge zur Verfügung. Der Steuerwagen kostet 54,50 und der Sitzwagen 32,50 Euro. *Henning Bösherz*

---

meistert die große Dame, solange die Schürze nicht aufsetzt. Als Minimal-Radius dürfen 120 cm nicht unterschritten werden! Am Kunststoff-Gehäuse sind durchbrochene Lüftergitter und Trittstufen, freistehende Griffstangen und zu öffnende Türen nachgebildet. Zwei Rauchentwickler und eine Lokführerfigur sind ebenfalls an Bord. Unter dem Gehäuse ist Platz, um einen Sound-Baustein (Lautsprecher ist bereits eingebaut) nachzurüsten.

Gartenbahnern, die sich die Aristo-Craft-E8 in der Santa-Fe-Lackierung zulegen, sei die Anschaffung des Vierwagen-Sets 32605 empfohlen. Die Vierachser wurden wegen der Eignung für Gartenbahn-Radien stark verkürzt, sind aber bereits mit Innenbeleuchtung und teilweise mit Figuren ausgestattet. Mit dem weitgehend aus Aluminium gefertigten Aufbau machen die Wagen einen angenehm wertigen Eindruck und haben dank Metallrädern einen geringen Rollwiderstand. Weniger hübsch geriet die billig wirkende einfarbige Inneneinrichtung, was besonders beim Aussichtswagen (Dome-Car) auffällt. Der Kuppelabstand von 3,5 cm ist angesichts der engen Kurven (der 120-cm-Radius entspricht in H0 etwa 40 cm!) und des notwendigen Spiels bei salopper Gleisverlegung betrieblich notwendig. Die Lok und die vier Wagen haben in voller Fahrt eine Stromaufnahme von etwa 2 A.

Die mächtige Diesellok kostet unverbindlich empfohlene 499 Euro, das Wagenset liegt bei 929 Euro. Dafür erhält der Gartenbahner mit der sehr gut gestalteten Diesellok und einem typischen US-Personenzug eine wahrhaft glanzvolle Garnitur. Lok und Wagen sind über Liliput-Bachmann (www.liliput.de) erhältlich.

*Jochen Frickel*

## AUF EINEN BLICK

**PRO** *Lok: Proportionen; Detaillierung; Fahreigenschaften; serienmäßiger Lautsprecher Wagen: Hochwertiges Aluminiumgehäuse; Innenbeleuchtung; geringer Rollwiderstand*

**KONTRA** *Lok: –; Wagen: Großer Kuppelabstand; billig wirkende Inneneinrichtung*

**PREIS** *UVP Lok: 499 Euro, Wagenset 929 Euro*

**URTEILE** *Lok:*
*Wagen:*



Das Modell orientiert sich an schwedischen Vorbildern. Eine Anpassung an hiesige Automaten ist aber ohne weiteres möglich.

**Die meisten holen sich längst Bargeld am Automaten. Höchste Zeit, dass das auch in der 1:87-Welt möglich ist.**

# H0-Liquidität

Der schwedische Kleinserienhersteller Frykmodell produziert Modelle aus Ätzteilen in Spur N und H0. Die Angebotspalette ist noch übersichtlich, trotzdem finden sich einige interessante Ausstattungsdetails. Zum Lieferprogramm gehört unter anderem ein Geldautomat nach schwedischem Vorbild, der als lackiertes und neutrales Fertigmodell (150 schwedische Kronen ≈ 16 Euro) sowie als Bausatz (50 schwedische Kronen ≈ 5,30 Euro) erhältlich ist. Auch wenn in Hauswände eingelassene Bankautomaten insgesamt auf dem Rückzug sind, so findet man sie immer noch zahlreich in Deutschland, aber auch in der Schweiz und in Österreich.

Im Gegensatz zum Fertigmodell lässt sich der Bausatz einfacher auf die gewünschte Hausbank trimmen. Für den Umbau werden typischerweise lediglich der Automat und eventuell der Baldachin genutzt. Übrigens, der Baldachin lässt sich auch für andere Zwecke wie etwa ein Schaufenster verwenden. Die Teile werden vorsichtig mit einem kleinen Seitenschneider abgetrennt und die Stegreste mit einer feinen Feile geglättet. Mit Pinzette und Spitzzange werden die Bleche nach der Bauanleitung gebogen. Der Kasten wird so gebogen, dass er bündig hinter den Ausschnitt passt. Die Bauteile werden verklebt oder verlötet. Beim Baldachin empfiehlt sich, die Spannbügel sehr sorgfältig auszurichten und anschließend von innen mit Zweikomponentenkleber zu vergießen. Der an den Nahtstellen austretende Kleber wird nach dem Aushärten mit einer Schmirgelfeile geglättet, so dass die Spannbügelkanten eine saubere Linie bilden. Nach der Grundierung und einer passenden Farbgebung nach persönlichem Gusto wird der Automat in einer Wand eingebaut. Die feinen Details können mit einem sehr feinen Pinsel noch hervorgehoben werden. Allerdings sieht es ohne betonte Details besser aus als danebengepinselt! Das Textfeld am Automaten kann man sich leicht nach deutschem Vorbild mit einem Original-Digitalfoto herstellen (9,5 x 1,5 mm).

Der Geldautomat ist eine nette, kleine Bereicherung, die nach etwa einer Stunde unseren Preiserleins die Geldbeschaffung einfacher macht. Bezug: Frykmo Modellbyggeri, Fiskarvägen 6, SE-73050 Skultuna, Sweden. Internet: www.frykmodell.se

*Rainer Albrecht/al*

Fotos: R. Albrecht

## AUF EINEN BLICK

**PRO** *Interessantes Motiv; Bauteile lassen sich verschiedenartig verwenden*

**KONTRA** *Passgenauigkeit*

**PREIS** *Etwa 5,3/16 Euro*

**URTEILE**

Der Geldautomat ist heutzutage omnipräsent. Das Leben ohne ihn ist auch auf modernen H0-Anlagen kaum mehr vorstellbar.




Neben diesem T174-2 in Gelb und mit zweiteiliger Schaufel wird es auch den T174-1 in Blau und mit Tieflöffelschaufel geben.

**Den Mobilbagger T174 „Weimar“ bildet Busch im Maßstab 1:87 nach. Das Vorbild war der Baggertyp in der DDR.**

# Bagger-Klassiker

Was bei Diesellokomotiven V180 und V100 und bei Lkw der W50, war bei den Baggern in der DDR der T174. Aufgrund seiner Herkunft aus dem VEB Weimar-Werk wurde er kurz „Weimar“ genannt. Ab Mitte der 1960er-Jahre hergestellt, war er in seinen Ausstattungsvarianten überall in der DDR anzutreffen. Seine Zuverlässigkeit unterstreichen viele heute noch eingesetzte Exemplare.

Busch-Modelle bringt jetzt den T174-2 mit beweglichem zweiteiligen Greifer, hergestellt ab 1974, in den Handel. Das typische Gesicht dieses Mobilbaggers, wie das Gerät offiziell hieß, ist sehr gut getroffen. Dazu tragen nicht nur die maßstäbliche Umsetzung und die gelungenen Proportionen, sondern auch die Filigranität insbesondere der beweglichen Teile bei.

Man betrachte den Greifarm nebst dem beweglichen hydraulischen Gestänge! Das Kabinenteil ist volle 360 Grad schwenkbar, ein klarer Fenstereinsatz gewährt den Blick in die mit Steuerrad und Sitz ausgestattete Kabine. Hier hätte man sich einzelne Fenstereinsätze gewünscht, die in der Ebene der Kabinenwände liegen, gerade angesichts der Gesamtqualität des Gerätes.

Das Lüftungsgitter am Motorblock ist aufgedruckt, aber so fein, dass erst unter der Lupe die Wabenstruktur erkennbar wird.

Greifarm und Schaufel sind sehr gut beweglich, ebenso wie die hydraulischen Abstützungen an der Unterseite des Fahrzeughecks.

Zu haben sein wird neben dem vorgestellten T174-2 auch der T174-1 mit Tieflöffelschaufel. Für beide Varianten des komplett in Deutschland gefertigten H0-„Weimar“ werden je 24,99 Euro (UVP) veranschlagt.

*Henning Bösherz*

## AUF EINEN BLICK

**PRO** *Gesamteindruck; Filigranität; Beweglichkeit der Funktionsteile; Lackierung; Beschriftung; Varianten*

**KONTRA** *Verglasung nicht in Ebene der Kabinenwände*

**PREIS** *24,99 Euro (UVP)*

**URTEILE**

## Unsere Bewertung

**5** Schluss-Signale: **super**
**4** Schluss-Signale: **sehr gut**
**3** Schluss-Signale: **gut**
**2** Schluss-Signale: **befriedigend**
**1** Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Für viele ist die 18.3 die Bestbesetzung für den Luxuszug Rheingold. Märklin bedenkt Wechselstrombahner mit einem H0-Modell der Lok-Legende.

# (Rhein-) Goldstück

„Boah, sieht die gut aus," entfährt es einem Kunden im Modellbahngeschäft. Und in der Tat wirkt die Maschine gestalterisch besonders gelungen.

Natürlich liegt das in erster Linie an der eleganten Form des Vorbilds, doch sind die Modell-Konstrukteure bei der Umsetzung aber auch ungewöhnlich behutsam vorgegangen. Das fällt vor allem am herrlich luftigen Barrenrahmen auf, der nur am hinteren Ende geschlossen werden musste, da-




Am Tender fallen die freistehenden Griffstangen und die scharfen Gravuren der Rahmenwangen ins Auge.

Bei der 18.3 merkt man, dass die Konstrukteure Spaß an der detailgetreuen Umsetzung des Originals hatten (und haben durften).

mit das Getriebe Platz findet. Bei Geradeausfahrt scheint der beim Vorbild einteilige Rahmen bis zur Schleppachse zu reichen, obwohl er natürlich hinter der letzten Kuppelachse geteilt ist. Die trotz der Märklin-typisch höheren Spurkränze im Durchmesser nur um 0,5 mm zu kleinen Treibräder weisen zwar nicht den sichelförmigen Querschnitt der Originale auf, wirken aber dennoch beeindruckend. Der Treibachsstand geriet etwa 2,5 mm zu reichlich, was aber dem guten Gesamteindruck nicht schadet. Bei den Vorlaufrädern sind die Naben aber arg dick geraten.

Der Kessel und das Gehäuse des Tenders bestehen aus Metall und zeigen vorbildentsprechende Gravuren. Dass die Windleitbleche aus Kunststoff bestehen, sollte man begrüßen, denn so dünn und sorgfältig graviert gab es solche Bauteile bislang nicht von den Göppingern. Sandstrahlrohre und die superfeinen Handräder werden dem Anspruch an ein Premiummodell gerecht. Das Lokpersonal wandelt auf fein strukturiertem Riffelblech. Besonders zu begrüßen sind die endlich nicht mehr aus Pressblech, sondern fein graviert aus Kunststoff nachgebildeten Auftritte am vorderen Pufferträger. Angesichts der korrekt in unterschiedlicher Höhe angesetzten Innenzylinder, der maßstäblichen und mit warmweißen LED beleuchteten Laternen und der dünnen Schienenräumer darf man schon ins Schwärmen geraten. Das Einsparen der beiden gewölbten Puffer stößt angesichts solcher Feinheit auf Unverständnis. Die Anschriften wurden lupenrein ausgeführt. Da erhaben nachgebildete Schilder Varianten ohne Formänderungen verhindern, könnte Märklin wie Roco dazu übergehen, den hoch- →




**Der enge Kuppelabstand, die Griffstangen und die lupenreine Beschriftung machen die Lok zu einer attraktiven Erscheinung.**




**Die Stirnansicht mit dünnen Windleitblechen, geriffeltem Umlauf und den unterschiedlich hoch sitzenden Innenzylindern gefällt.**



wertigen Dampflokmodellen geätzte Lokschilder zur Selbstmontage beizulegen. Die Detaillierung im Führerstand geht in Ordnung.

Das Tendergehäuse weist stimmige Gravuren auf und gefällt durch die Nachbildung der auf dem Kohlekasten sitzenden Griffstangen. Die Lok-Tender-Verbindung wurde mit einer in zwei Stufen arretierbaren Deichsel gut gelöst. Der Kuppelabstand lässt sich beim Einsatz auf Radien über 412 mm verringern. Der gewählte Kunststoff ist so elastisch, dass man sogar den Tender waagerecht halten und die Lok einfach loslassen kann, ohne dass das Modell einen Schaden erleidet. Von Nachteil ist allerdings, dass die Lok nach Kurvenfahrt bei einer Anhängelast von fünf Schnellzugwagen etwas schräg

**Im Digitalbetrieb gefallen die Fahreigenschaften**

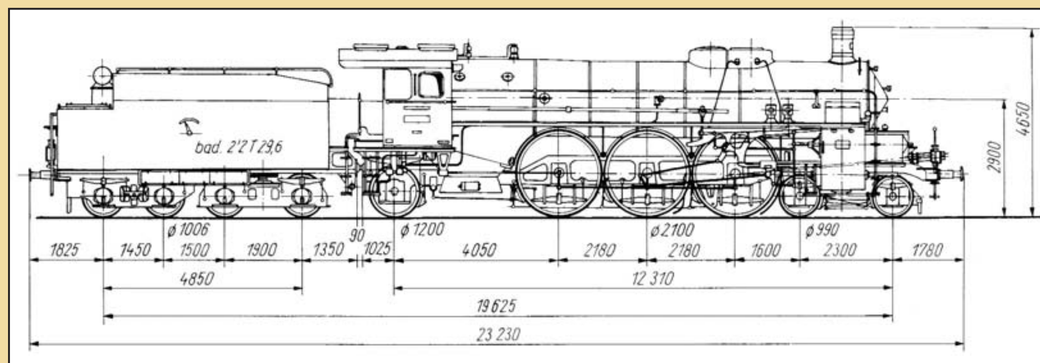
im Gleis steht. Wären die erste und dritte Achse nicht seitenverschiebbar, sondern starr gelagert, wäre der Seitenversatz kaum noch sichtbar. Leider ließen sich Änderungen an den Achslagerbuchsen nur nach Abziehen der Räder vornehmen.

Den Antrieb übernimmt der bei Märklin allgegenwärtige Softdrive-Sinus-Motor, der im Digitalbetrieb mit 14 oder 28 Fahrstufen ein Quell der Freude ist. Nahezu ohne mechanische Geräusche kann die Maschine über die Schienen gleiten. Die Soundfunktion gibt kräftige, allerdings nicht typspezifische Dampflok-Geräusche ab. Der im Neuzustand laut jammernde Schleifer beruhigt sich nach einigen Stunden. Die Decodereinstellungen ab Werk sind geschickt gewählt, die Höchstgeschwindigkeit ist maßvoll über-

## Mess- und Datenblatt




### BR 18.3 der DRG von Märklin in H0




Zeichnung: MEB-Archiv



#### Steckbrief

**Hersteller:** Märklin, Göppingen
**Bezeichnung:** 18 321 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft
**Nenngröße/Spur:** H0/16,5 mm
**Konstruktionsjahr:** 2007/2008
**Epoche:** II
**Katalognummer:** 39020
**Im Handel seit:** Juni 2008
**Andere Ausführungen:** Ohne Sound; Trix mit und ohne Sound
**Gehäuse:** Weitgehend aus Metall
**Fahrgestell:** Metall und Kunststoff
**Gewicht:** 467 Gramm
**Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
**Kupplung:** Tender: Kulissengeführte Märklin-Kurzkupplung in NEM-Schacht; Lok: Keine Kupplung
**Normen:** NEM, CE
**Preis:** UVP 399,95 Euro (die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)



#### Elektrik

**Stromsystem:** Dreileiter-Wechselstrom
**Nennspannung:** 16 Volt
**Steuerungssystem:** „mfx"-/Motorola-Digital
**Stromabnahme:** Über Mittelschleifer, Masse über alle Räder
**Motor:** Softdrive-Sinus
**Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal
**Digitale Schnittstelle:** 21-polig



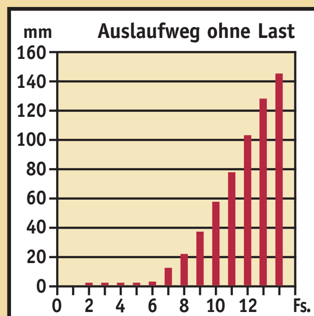
#### Mechanik

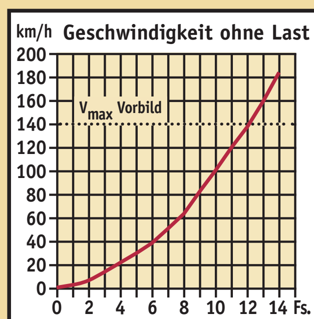
**Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf 3. Kuppelachse der Lok; 1. und 2. Treibachse über Kuppelstangen mitgenommen
**Schwungmasse:** Eine
**Haftreifen:** Zwei
**Zugkraft:** Ebene: 133 Gramm (Zug mit 78 Achsen)
3 % Steigung: 124 Gramm (Zug mit 72 Achsen)



#### Service

**Gehäusedemontage:** Schrauben unter Vorlaufdrehgestell und unter dem Führerhaus lösen; Lokgehäuse abheben
**Innenteile:** Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
**Zurüstteile:** Kolbenstangen-Schutzrohre, Pufferträger-Details
**Bedienungsanleitung:** Mehrsprachige Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen und Ersatzteilliste
**Verpackung:** Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
**Ersatzteilversorgung:** Über Fachhändler




Fs. = Fahrstufe
$S_0$ = Auslaufweg ohne Belastung
$U_{Nenn}$ = Nennspannung
$V_{max}$NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

| Maßvergleich in mm | Vorbild | 1:87 | Modell |
|---|---|---|---|
| Länge über Puffer | 23 230 | 267 | 268 |
| Achsstand der Lok | 12 310 | 141,5 | 144 |
| Treibrad-Durchmesser | 2 100 | 24,1 | 23,6 |
| Vorlaufrad-Durchmesser | 990 | 11,4 | 10,3 |
| Höhe Schornstein über SO | 4 650 | 53,4 | 53,8 |
| Gesamtachsstand | 19 625 | 225,6 | 226,1 |

| Fahrwerte digital | Fs. | $V_0$ (km/h) | $S_0$ (mm) |
|---|---|---|---|
| Anfahren | 1 | 2 | – |
| $V_{max}$ | 14 | 186 | 145 |
| $V_{max}$Vorbild | 12 | 140 | 103 |
| bei 100 km/h | 10 | 100 | 56 |

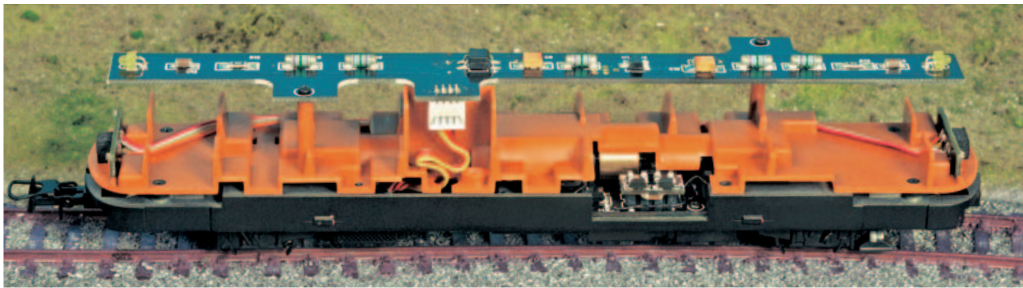
höht. Mit den eingestellten Beschleunigungs- und Verzögerungswerten reagiert die elegante Lok geschmeidig auf Veränderungen am Fahrregler. Wegen der nervenden Kurbelei sollte man auf einen Betrieb mit 128 Fahrstufen lieber verzichten. Die Auslaufstrecke bei Stromunterbrechung dürfte allerdings etwas reichlicher ausfallen, was beim Digitalbetrieb mit Bremsstrecken weniger relevant ist als beim Fahren mit einem analogen Transformator. Wegen des zu klein geratenen Schwungscheibchens wechselt die Lok im Analog-Betrieb ruckartig die Fahrstufen. Die Maschine entwickelt eine so große Zugkraft, dass ihr selbst die Beförderung einer Garnitur aus 16 vierachsigen Schnellzugwagen in einer dreiprozentigen Steigung keine Schwierigkeiten bereitet. Übrigens waren die 18.3 natürlich nicht nur vor dem Rheingold im Einsatz. Auch weniger hochwertige Schnellzüge und sogar Eilzüge haben die Renner zur Reichsbahnzeit bespannt.



**Der Softdrive-Sinus-Motor sitzt hinten, die Regelelektronik und der Decoder vorne in der Lok. Im Tender residiert der Lautsprecher.**

Gestalterisch und fahrtechnisch ist die 18.3 von Märklin ein sehr guter Wurf. Die zu klein dimensionierte Schwungmasse macht sich nur im Analogbetrieb bemerkbar. Für 399,95 Euro mit und 349,95 Euro ohne Soundfunktionen erwirbt der Käufer die wahrscheinlich gelungenste Märklin-Schlepptenderlok seit dem Big Boy.

*Jochen Frickel*



Zeitgemäße Technik: Innenbeleuchtung, Digital-Schnittstelle und Motor mit Schwungmasse.

Markant steht der Kaiserstuhl genannte Vulkankegel dem Schwarzwald vorgelagert in Südbaden. Nicht weniger markant ist der als Konkurrenz-Produkt zu den Uerdinger Schienenbussen konzipierte MAN-Triebwagen. Seit Markteinführung in den frühen 1950er-Jahren rollen MAN-Triebwagen auch für die Kaiserstuhlbahn der Mittelbadischen Eisenbahnen AG (MEG).

Bis 1969 wurden 60 Fahrzeuge (39 Trieb- und 21 Steuerwagen) bei verschiedenen Bahnen in Betrieb genommen. Dass im Jahre 2001 noch 51 im Einsatz standen, ist ein Indiz für die hohe Qualität der Konstruktion. Die MEG beschaffte zwischen 1956 und 1967 fünf Trieb- und zwei Steuerwagen, die 1971 von der Südwestdeutschen Eisenbahngesellschaft (SWEG) nach der Fusion mit der MEG übernommen wurden.

Dass es endlich ein Großserien-Modell des MAN-Typs gibt, ist dem Brekina-Geschäftsführer Werner Hartung zu verdanken, der während seiner Schulzeit oft mit den Fahrzeugen der MEG unterwegs war. Nach dem Schi-Stra-Bus und dem Klv-VW-Bus ist der MAN-Schie-

Auf der Kaiserstuhlbahn in Baden waren die fünf MAN-Schienenbusse der MEG zuhause. Das H0-Modell kommt von Brekina.

# Rock around the Rock

## STECKBRIEF

- $V_{max}$ bei 12 V 85 km/h
- $V_{max}$ Vorbild (80 km/h) bei 11,5 V
- Auslauf aus $V_{max}$ 62 mm
- Auslauf aus 80 km/h 58 mm
- Anfahren (2 V) <1 km/h
- Zugkraft Ebene 14 g
- Zugkraft Steigung 3% 11 g

---

- **Hersteller:** Brekina, Teningen
- **Nenngröße, Spur:** H0; 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 64000
- **Andere Ausführungen:** Derzeit keine
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Bügelkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** NEM 652
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf beide Achsen
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** –
- **Preis:** UVP 109 Euro

nenbus eigentlich das erste echte Schienenfahrzeug.

Die Präzision, die man von Brekina-Kraftfahrzeugen kennt, findet man auch beim VT25 wieder. Die Gravuren am Aufbau sind konturenscharf ausgeführt und die Verglasung sitzt spaltfrei im Gehäuse. Neben den Außenspiegeln und der Steuerleitung sind auch die einseitigen Geländer und Bleche der Übergänge zum nächsten Wagen separat angesetzt. Schlauchkupplungen und Original-Kupplung lassen sich nachrüsten. Erfreulicherweise legt Brekina Spiegel, Schlauch- und Originalkupplungen in doppelter Anzahl bei, weshalb der Modellbahner verschwundene Zurüstteile schnell ersetzen kann.

Die Bügelkupplungen stecken zeitgemäß in kulissengeführten Normschächten. Vereinfacht haben die Konstrukteure die Detaillierung der Deichselgestelle am Fahrwerk. Einzig die Achse selbst ist schwenkbar gelagert, Achslager, Sandstreurohre und Bremseinrichtung sind am Rahmen befestigt und sitzen darum weit außen, was aber aus der Modellbahner-Perspektive wegen des tief heruntergezogenen Aufbaus nicht störend ins Auge fällt. Im Innenraum sind Sitzbänke und die Führerstände angedeutet. Raum für ihre Füße erhalten die Passagiere allerdings nicht allzuviel, da dort die Modell-Antriebstechnik untergebracht werden musste. Dass sich die Fahrgäste über eine serienmäßige Innenbeleuchtung freuen dürfen, überrascht angesichts des moderaten Verkaufspreises.

Auch beim MAN-Triebwagen beweist Brekina, dass es möglich ist, mit vertretbarem Aufwand einen angenehmen Antrieb zu realisieren. Mehr als ein sehr gut zu einem Diesel-Triebwagen passendes Summen vernimmt man selbst bei Höchstgeschwindigkeit nicht. Mit umgerechnet 85 km/h bei 12 V liegt die Maximal-Geschwindigkeit nur minimal über dem Vorbild-Höchsttempo von 80 km/h. Bereits bei einer Spannung von 2 V kriecht der Triebwagen mit weniger als 1 km/h davon. Der Auslaufweg von 58 mm aus 80 km/h sollte dem VT im Verein mit dem langen Achsstand über kürzere stromlose Abschnitte hinweghelfen. Hinzu kommt, dass die an Deichseln aufgehängten Antriebsachsen ein gewisses Spiel um die Fahrzeuglängsachse haben, was die Kontaktsicherheit verbessert. Wie das Vorbild kann auch das Modell als Schlepptriebwagen herhalten und selbst in der Drei-Prozent-Steigung neun zweiachsige Güterwagen mitführen.

Die gelungene Umsetzung des MAN-Triebwagens lässt auf weitere Brekina-Triebfahrzeugmodelle allgemein und auf Farbvarianten des Triebwagens im Besonderen hoffen.

*Jochen Frickel*



**Der Modellbahner braucht nur die Schlauch- und Originalkupplungen selbst einzustecken. Alle anderen Details sind ab Werk montiert.**

**In der Summe der Eigenschaften ist der in Baden beheimatete Triebwagen eine wahrhaft symbadische Erscheinung.**

Wie ist es um den Ersatzteilservice im Fachhandel bestellt? Unterschiedlich, wie ein Besuch in vier Geschäften der Bundeshauptstadt Berlin zeigte.

# Ersatzteilweise




Breites Sortiment, guter Service, leider nicht ganz billig: Pietsch, Mariendorf.

Schwerpunkt unseres vierten Händlertestes soll die Beschaffung von Ersatzteilen sein, nichts Aufregendes: Austauschradsätze und Drehgestelle. Dazu schauen wir wie üblich auf den Gesamteindruck, das Preisniveau, auf Kompetenz und auf Höflichkeit des angestellten Personals.

Eine bekannte Adresse in Berlin ist Modellbahn-Pietsch. Das Familiengeschäft, früher in der Friedrichstraße ansässig, hat heute in der Mariendorfer Prühßstraße 34 seinen Sitz (U-Bahn-Linie 6 bis Westphalweg, dann fünf Minuten Fußweg; www.modellbahn-pietsch.com). Der Kunde benötigt Radsätze für einen vierachsigen Piko-Abteilwagen, und zwar Gleichstrom-Radsätze, weil sich sein Flohmarkt-Schnäppchen für 10 Euro als für Wechselstrom-Betrieb ausgestattet entpuppte. Mit einer Kopie der entsprechenden Katalogseite in Händen, wartet der Testkunde einige Sekunden am Tresen, da sich die momentan einzige Bedienung im Gespräch befindet. Doch der Mann unterbricht selbiges und fragt nach dem Begehr.

Anhand einer Katalognummer blickt der Angestellte in eine Liste, schaut in ein Schubfach und fragt, ob die Radsätze einseitig oder beidseitig isoliert sein sollen. Was den Unterschied bringe, will der Tester wissen, und auf die Aussage des Verkäufers, dass einseitige Isolierung für den „Hausgebrauch" üblich sei, bringt er nur zweimal zwei Radsätze zu Tage. Preis für beide: 6,98 Euro – nicht gerade billig, dafür sofort zum Mitnehmen.

Für die Drehgestelle des Brawa-Gags in H0 muss der Angestellte eine Bestellung vornehmen. Mit einer Lieferzeit ab drei Wochen aufwärts müsse aber gerechnet werden. Die Frage, ob komplette Drehgestelle oder nur Rahmen gewünscht werden, beantwortet der Kunde mit „komplett".

Fazit: In punkto Angebot, Beratung und Service bestätigt Modellbahn-Pietsch seinen guten Ruf und ergänzt den positiven Eindruck, den das reich bestückte Ladengeschäft insgesamt hinterlässt. Allerdings ist Pietsch ein teures Pflaster und liegt mit Neuware teilweise sogar über dem UVP.

**Bewertung Pietsch, Mariendorf**

| | |
|---|---|
| *Äußerer Eindruck* | 4 Münzen |
| *Übersichtlichkeit/Gestaltung* | 5 Münzen |
| *Umfang des Sortiments* | 5 Münzen |
| *Ersatzteile, Bestellservice* | *ja, ja* |
| *Qualität der Beratung* | 5 Münzen |
| *Höflichkeit des Personals* | 4 Münzen |
| *Preis-Leistungs-Verhältnis* | 3 Münzen |
| *Mängel der Ware* | *keine* |

Zweiter Anlauf in der Modellbahnbox Karlshorst (Treskowallee 104, S-Bahnhof Karlshorst, drei Minuten Fußweg; www.modellbahnbox.de): Das recht kleine Geschäft ist gerade gut besucht und der Inhaber führt ein intensives Gespräch mit zwei Stammkunden. Das hat nicht völlig ohne Konflikte stattgefunden, denn auf die Frage des Testkäufers nach den entsprechenden Radsätzen reagiert der Inhaber im ersten Moment etwas genervt und schaut erst auf ausdrückliches Bitten des Testers in einer Liste nach. Immerhin, die Radsätze sind vorhanden, für vier Stück zahlt der Kunde genau 5 Euro. Die Drehgestelle für den Fas-Wagen von Gützold müssen ebenfalls bestellt werden, dabei

**Bewertung Vogelbusch, Friedenau**

| | |
|---|---|
| *Äußerer Eindruck* | 2 Münzen |
| *Übersichtlichkeit/Gestaltung* | 3 Münzen |
| *Umfang des Sortiments* | 4 Münzen |
| *Ersatzteile, Bestellservice* | *ja, nein* |
| *Qualität der Beratung* | 3 Münzen |
| *Höflichkeit des Personals* | 4 Münzen |
| *Preis-Leistungs-Verhältnis* | 4 Münzen |
| *Mängel der Ware* | *keine* |

Fotos (2): hb




Freundliche Bedienung und gute Second-Hand-Angebote gibt es in Weißensee.

### Bewertung Modellbahn, Weißensee

| | |
|---|---|
| ● Äußerer Eindruck | € € € |
| ● Übersichtlichkeit/Gestaltung | € € € |
| ● Umfang des Sortiments | € € |
| ● Ersatzteile, Bestellservice | bedingt, nein |
| ● Qualität der Beratung | € |
| ● Höflichkeit des Personals | € € € € € |
| ● Preis-Leistungs-Verhältnis | € € € |
| ● Mängel der Ware | entfällt |

sei mit Wartezeiten ab vier Wochen zu rechnen. Doch siehe, schon nach zweieinhalb Wochen erreichte den Tester ein freundlicher Anruf, dass die Drehgestelle bereits eingetroffen seien! Fazit: Die gewünschten Austauschteile waren sofort oder kurzfristig verfügbar. Dass einem Ladeninhaber nach anstrengenden Kundengespräch nicht immer nach Lachen zumute ist, kann der Tester akzeptieren.

Leider erfolglos in Bezug auf die gewünschten Ersatzteile blieb der Testkunde bei „Modellbahnen H0, TT, N" in Weißensee (Berliner Allee 18, S-Bahnhof Greifswalder Straße, dann Straßenbahn bis Antonplatz und drei Minuten Fußweg): Austauschteile von Piko führt das Geschäft nicht; wegen der Mindestbestellmengen, die Piko verlange, habe man den Hersteller auch nicht im Sortiment. Trotz Katalog-Kopie kann der sehr freundliche Inhaber nicht helfen: „Hätten Sie den Wagen dabei, könnte ich schauen, ob ich passende Radsätze dafür habe." Immerhin entschädigt eine kleine, aber feine Second-Hand-Abteilung mit fairen Preisen. Fazit: Höflichkeit und gute Preise gleichen einige Mängel im Sortiment und fachliche nur bedingt aus.

### Bewertung Modellbahnbox, Karlshorst

| | |
|---|---|
| ● Äußerer Eindruck | € € € |
| ● Übersichtlichkeit/Gestaltung | € € € |
| ● Umfang des Sortiments | € € € |
| ● Ersatzteile, Bestellservice | ja, ja |
| ● Qualität der Beratung | € € € € |
| ● Höflichkeit des Personals | € € € |
| ● Preis-Leistungs-Verhältnis | € € € € |
| ● Mängel der Ware | keine |

Bei Modellbahn-Vogelbusch in der Cranachstr. 9 (S-Bahnhof Friedenau, drei Minuten Fußweg) gibt es eine umfangreiche Mischung aus Neu- und Second-Hand-Ware. Beide sind mit unterschiedlich farbigen Etiketten auf den ersten Blick auseinander zu halten, ein unbedingtes Plus. Der Tester spricht den Inhaber an. Dieser schaut kurz auf die Katalog-Kopie, holt eine Kiste voller Radsätze hervor, nimmt einen Messschieber in die Hand und sucht vier passende heraus, Preis: 3,50 Euro für alle.

Modellbahn-Vogelbusch schöpft aus seinem umfangreichen Second-Hand-Reservoir, kann aber nicht alle Wünsche nach neuen Teilen erfüllen. Dennoch ist ein Besuch dort empfehlenswert.

Fazit: Im Allgemeinen kann bei einfachen Tauschteilen sofort geholfen werden; bei speziellen Wünschen hängt es vom Geschäft und seiner Philosophie ab: Wo bestimmte Hersteller nicht geführt oder aus anderen Gründen (Stichwort MIndestbestellmengen) keine gewünschten Teile zur Verfügung stehen, ist zwar dieser spezielle Wunsch nicht erfüllbar, das Geschäft im ganzen aber doch einen Besuch wert.

Natürlich sind die vier stichprobenartigen Besuche keine repräsentative Untersuchung für Berlin; dafür ist die Modellbahnszene dort im Allgemeinen und die der Fachgeschäfte im Besonderen zu groß. Bei vielen Berliner Geschäften fällt der hohe Anteil von Gebrauchtware auf. Und beim Stöbern findet man auch das eine oder andere Ersatzteil, das man schon Jahre suchte.

*Henning Bösherz*

Foto: Petrovsky




Keine drei Minuten vom S-Bahnhof Karlshorst entfernt: Die Modellbahnbox in der Treskowallee.

### Unsere Bewertung

**5** Euro-Münzen: **super**, **4** Euro-Münze: **sehr gut**
**3** Euro-Münzen: **gut**, **2** Euro-Münze: **befriedigend**
**1** Euro-Münze: **noch brauchbar**



Eine S-Bahn-111 leistet der 120 Vorspann. Beide Maschinen stammen vom selben Hersteller und fahren fast gleich schnell.

Der Betrieb mit langen Garnituren erfordert eine große Anlage – oder ein pfiffiges Konzept...

# Bühne frei für lange Züge

Nur neun Monate benötigte der Saarländer Wolfgang Stößer zum Bau der Blockstelle Eselsbrück. Wie der Erbauer glaubhaft versichert, war es eine keineswegs schwere Geburt.

„Da ich mich schon kurz nach Baubeginn für die Sinsheimer Messe Faszination Modellbau 2008 angemeldet hatte, war natürlich ein gewisser Druck da, die Anlage auch fertigzustellen", erläutert Wolfgang Stößer.

Dabei wirkt kein Detail auf der Anlage unfertig, keine Szene improvisiert. „Ich machte mir nur zwei Vorgaben: Auf der Anlage sollten lange Züge fahren und beim Landschaftsbau wollte ich mich im Gravieren von Felsen üben. Im Vorjahr hatte ich nämlich auf einer Ausstellung ein Diorama gesehen, dessen Felsmassiv aus dem Hartschaum Modur (Hersteller: Puren, Rengoldshauser Str. 4, 88662 Überlingen, Tel. 07551/80990, Internet: www.puren.com, Vertrieb auch über Conrad Elektronik, www.conrad.de) herausgearbeitet war", schildert Wolfgang Stößer. „Mein Vater hatte eine Fleischmann-H0-Anlage, weshalb ich auch meine ersten Modellbahn-Schritte in dieser Baugröße machte. Der Wunsch nach einem Betrieb mit langen Zügen hätte aber in H0 zu einer zu großen Anlage geführt. Da die Gleisführung im sichtbaren Bereich eine gewisse Großzügigkeit ausstrahlen sollte, kam nur die Baugröße N in Frage", fährt Stößer fort. Wie die kleinen Züge über die in einer sanften Kurve verlaufende Gleisanlage gleiten, begeistert. Die Enge des Flusstales erinnert an Abschnitte an Rhein und Mosel, bei der Gestaltung der Felsen standen die auf den Schaustücken des Modellbauers Reinhard Fritzschka Pate. Die kurze Distanz zwischen Fluss, Bahn und Felswand wird durch die Staffelung in der Höhe geschickt kaschiert. So ist das gesamte Segment gerade einmal 55 cm breit, ohne überladen zu wirken. Wie in der Realität werden Bahntrasse und Straße durch Mauern abgestützt. Die kleine Baugröße unterstützt den Eindruck, dass man vom gegenüberliegenden Flussufer die Szenerie betrachtet. Es verblüfft schon, dass man beim Herantreten, sobald die Anlagen-Rahmen aus dem Blickfeld verschwunden sind, förmlich in das Diorama eintaucht. Mit der in den Segmentkasten integrierten Beleuchtung und Umgebungsgeräuschen spricht Wolfgang Stößer Augen und Ohren der Betrachter an. Da dem Saarländer die auf dem Markt erhältlichen Ge- →

Tunnelblick: Durch ein Loch in einer Außenwand kann der Betrachter völlig gefahrlos in die Röhre schauen.



Foto: Frickel

An der Baustelle verbrennen die Arbeiter Grünschnitt, was dem Betrachter wegen des Flackerlichts nicht verborgen bleibt.





Foto: Frickel

Bühne und Backstage: Auf der kompakten N-Anlage lösen sich die Züge derselben Fahrtrichtung im analogen Automatikbetrieb gegenseitig ab.



räusch-CDs nicht gefielen, zog er kurzerhand selbst mit dem Aufnahmegerät los und sammelte Vogelgezwitscher, Glockengeläut und andere Geräusche und mischte sie ab. Die CD bietet Stößer auch zum Kauf an.

Die Anlage ähnelt einer Theaterbühne, die die Darsteller, sprich, die Züge, von einer Seite betreten und sie auf der anderen wieder verlassen. Sie rollen auf Minitrix-Gleisen, die eingeschottert und mit der Airbrush-Pistole patiniert wurden.

Da hauptsächlich elektrische Triebfahrzeuge verkehren, lag es nahe, eine Oberleitung nachzubilden. Das Material stammt von Sommerfeldt und wurde mitsamt den vorbildgerechten Spannwerken verlötet. Die akkurate Verlegung der Oberleitung ermöglicht, dass die elektrischen Triebfahrzeuge den Stromabnehmer am Fahrdraht haben. Da die Oberleitung noch auf dem Streckensegment im Tunnel endet, brauchte der Erbauer keine Gedanken an Oberleitungs-Übergänge zwischen den Segmenten zu verschwenden.

„Mir ist wichtig, dass Landschaft, Gleisanlage und Fahrzeuge harmonieren. Dazu gehören natürlich auch Betriebsspuren. Manches mag noch nicht perfekt sein, aber, wenn es nichts mehr zu verbessern gibt, wird's ja langweilig oder?“, lächelt der Erbauer und verschwindet hinter die Anlage.

Im neudeutsch Backstage genannten Bereich hinter und neben der Bühne rollen die Züge über Fleischmann-Piccolo-Gleis, bei dem die Kurven aus Gleisen mit den Radien R1 (192 mm) und R2 (225,6 mm) bestehen. Dieser Bereich ist das genaue Gegenteil des detailverliebten Flusssegments: Die Gleise wurden einfach auf den aus Sperrholzplatten zu-



## Anlagensteckbrief

**Vierteilige N-Segmentanlage in Rahmenbauweise**

**Maße:** 190 x 110 x 60 cm
**Erbauer:** Wolfgang Stößer
**Bauzeit:** Neun Monate
**Epoche:** IV
**System:** Zweileiter-Gleichstrom
**Steuerung:** Analog, zwei getrennte Stromkreise, automatisierter Schattenbahnhof
**Gleismaterial:** Im gestalteten Bereich Minitrix, im Schattenbahnhof Fleischmann-Piccolo
**Rollmaterial:** Fleischmann, Trix, Hobbytrain, Roco
**Besonderheiten:** Akustische Untermalung durch Vogelgesang und zeitweiliges Glockengeläut
**Anlagenthema:** Zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn in einem Flusstal
**Vorbild:** Kein konkretes, nach Motiven im Rhein- oder Moseltal



sammengeschraubten Rahmen befestigt. Natürlich gibt es auch keine Oberleitung, die Eingriffe oder das Aufstellen der Züge unnötig erschweren würde. Die Richtungsgleise sind voneinander unabhängig und verzweigen sich in jeweils ein Ausweichgleis. „Nach Altväter Sitte gibt es für jede Richtung einen analogen Transformator. Die Züge lösen einander im Bahnhof ab. Sobald der eingefahrene Zug steht, schaltet er über ein Relais die Weiche für das andere Gleis", erläutert Wolfgang Stößer. Die Triebfahrzeuge stammen größtenteils von Fleischmann und Trix, doch besitzt er auch Hobbytrain-Loks.

Das abrupte Anfahren und Bremsen der vorbildgerecht langen Garnituren beansprucht die Loks allerdings erheblich. Eine zum Zeitpunkt der Sinsheimer Ausstellung erst wenige Wochen alte Minitrix-103 trat gar in den Streik. „Wenn jetzt noch eine Lok die Grätsche macht, habe ich ein Problem", seufzt Stößer, denn eine gebraucht gekaufte Fleischmann-141 hatte kurz zuvor die Arbeit eingestellt. Zusammen mit seinem Vater geht der Modellbauer auf Spurensuche. Bei der Kurzschlüsse fabrizierenden 141 wurde ein schlecht sitzender Kontakt als Fehlerquelle ausgemacht und beseitigt, wodurch die Maschine in den Betriebsbestand zurückkehrte. Das elektronische Problem der 103 konnte auch die Trix-Stand-Crew trotz Teildemontage der Lok nicht lokalisieren.

Doch trotz dieser Probleme hat Wolfgang Stößer die Ausstellung seines Blocks Eselsbrück nicht bereut, was auch am vielstimmigen Lob der Messebesucher lag. *Jochen Frickel*



Da steht noch der Umzug bevor: Gerade werden hier die Regattatribünen am Baldeneysee gestaltet.

Die Kommandozentrale: Hier oben laufen alle Fäden zusammen, von hier ist die ganze Halle zu überblicken.



Stellprobe: Noch ist die Zeche Zollverein nur mit den Rohbauten vertreten.



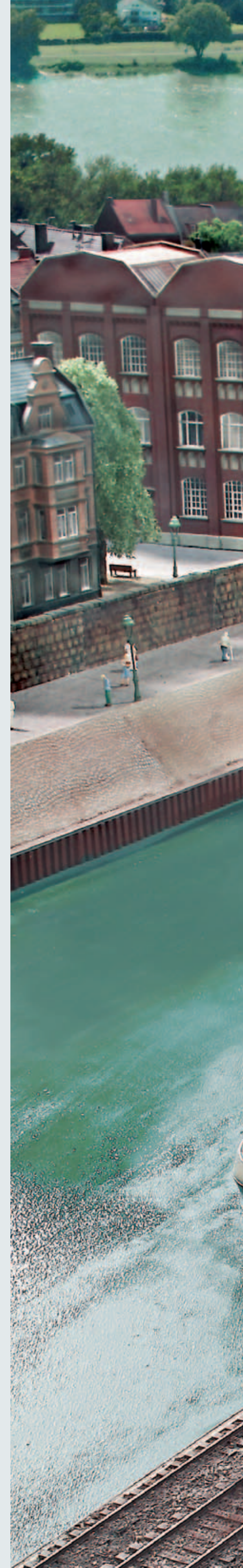
# Mitten ins Herz

Vom Erzhafen Duisburg bis nach Dortmund: In Oberhausens neuer Mitte bietet sich ein überaus spektakulärer Blick aufs Revier vor 40 Jahren, lebensecht in H0!

Angst vor der eigenen Courage? Georg Rinneberg runzelt andeutungsweise die Stirn, um sogleich zu lächeln, lehnt sich entspannt zurück und meint: „Angst? Warum auch? Wir haben den Umzug in 48 Stunden wie geplant über die Bühne gebracht, ohne Schäden und nur sechs Tage gebraucht von der zuvor bereits funktionsfähigen Anlage bis zur Wiederfunktion. Wenn das nicht sogar rekordverdächtig ist?“

In der Tat, wie ich mich schon überzeugen konnte, ist der Transport der schon weit fortgeschrittenen Großanlage von der angemieteten ehemaligen Autohalle, wo seit Ende vorigen Jahres fleißig gewerkelt wurde, ins neue Domizil neben dem Sealife im Oberhausener „CentrO“ offenbar reibungslos vonstatten gegangen.

Auch davon und vom modellbauerischen Niveau der Modellbahnwelt Oberhausen in 1:87 können sich seit dem 1. →



Erzhafen Duisburg: Noch sind hier die Tenderloks der Baureihe 94 beim Rangieren der Erzzüge gefordert.

Abstich: Durch Kippen des Konverterbehälters gelangt die Stahlschmelze in die Pfanne.





Wochenend und endlich auch mal Sonnenschein: Die Kinder aus der Siedlung freut´s und selbst Herr Tegtmeier eilt beschwingt heim.

Kein Wunder, dass man sie auch die Stahlbarone nannte: Der Krupps Essener Villa Hügel macht feudalen Landsitzen alle Ehre.





Die feine Gravur der Gebäude bleibt dank der Airbrush-Lackierung erhalten.



Komplettieren sich allmählich: Die Anlagen der Gutehoffnungshütte.



Der vierstöckige Loklift reicht selbst für die überlangen Erzzüge locker aus.

August 2008 alle überzeugen, die ein Herz für die große wie die kleine Eisenbahn und respektive oder Interesse an Industrie- und Kulturgeschichte haben oder einfach einmal wissen wollen, wie es denn so war, das Ruhrgebiet beziehungsweise der Pott in der zweiten Hälfte der 60er-Jahre.

Rinnebergs Handy klingelt zum wiederholten Male. Zeit für mich, meinen Blick durch die nagelneue Halle schweifen zu lassen, in der die Elektriker noch mit der Beleuchtung beschäftigt sind und Maurer und Putzer noch letzte Hand anlegen und das knappe zwei Wochen vor der Eröffnung!

Nein, geht es mir durch den Kopf, Georg Rinneberg, dieser energische 47-Jährige, Unternehmensberater von Beruf, hat sicher eine Menge Ideen und Durchsetzungsvermögen, aber ganz gewiss keine Angst vor der eigenen Courage. Wer in einer angemieteten ehemaligen Kfz-Halle den Bau einer 74-teiligen ambitionierten Segmentgroßanlage vorantreibt, während gleichzeitig noch nicht einmal der erste Spatenstich für das eigentliche Modellbahnwelt-Gebäude in Oberhausens neuer Mitte, unmittelbar am Rhein-Herne-Kanal, getan ist, der muss einfach von seinem Erfolg zutiefst überzeugt sein.

„Wir eröffnen am 1. August um 10 Uhr", unterbricht wie zur Bestätigung Georg Rinneberg meine Gedanken und lädt Fotograf Markus Tiedtke und mich gleichzeitig zur Eröffnungsfeier mit geladenen Gästen inklusive Wirtschaftsministerin Dr. Thoben am letzten Tag des Juli ein.

Sicher nicht verkehrt, wenn auch die hohe Politik einmal aus ungewohnter Perspektive in die Geschichte dieser unserer Industrieregion eintaucht und sich anhand einer detailgetreu nachgestalteten Miniaturwelt nach Vorbild der zweiten Hälfte der 60er-Jahre mit Fragen des Strukturwandels auseinandersetzt, die momentan wieder verblüffend aktuell für just dieses Ruhrgebiet sind.

Jedenfalls ist Rinnebergs Konzept, das auch den didaktischen Ansatz nicht außer-achtlässt, allein schon den mehrmaligen Besuch seiner Modellbahnwelt wert. Mit den auf rund 420 Quadratmetern realisierten Anlagenschwerpunkten sind die komplexen Zusammenhänge von Montanindustrie, Eisenbahn und Schifffahrt wesentlich anschaulicher erklärt als auf jeder Schautafel eines Industriemuseums.

## Geschichte anschaulich gemacht

Dass man gleichzeitig auch einen Einblick ins alltägliche Leben im Kohlenpott vor rund vier Jahrzehnten bekommt, ist ein höchst amüsanter Nebeneffekt, bestimmt durch Kontraste wie die hochherrschaftliche kruppsche Villa Hügel im Grünen hoch über dem Essener Baldeneysee oder die Oberhausener Siedlung Grafenbusch einerseits und die manifestierte Maloche am Hochofen, im Hafen oder in der Zeche mitsamt typischer industriestädtisch verruß- →



Blick auf den Hauptbahnhof und das Oberhausener Stadtpanorama: Der Rheingold-Express ist soeben aus Emmerich eingetroffen.



Mal ohne Brille auf der Nase: Michael Butkays prüfendem Blick entgeht nichts.



Gepflegte Gärten nebst Sandkiste für die Kinder: Der hohe Grad der Detaillierung zeigt, dass sich Großanlage und modellbauerisches Niveau nicht ausschließen müssen.

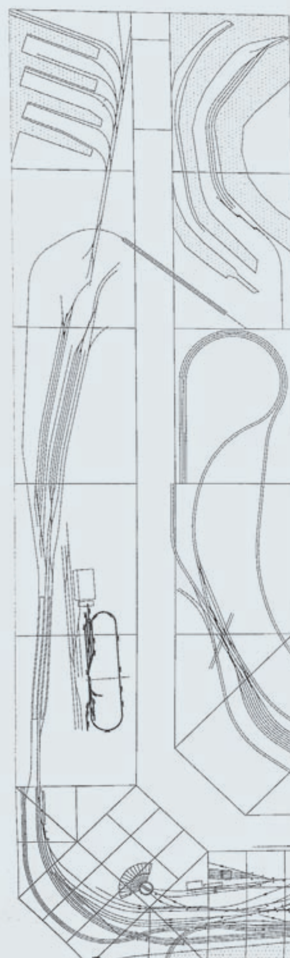


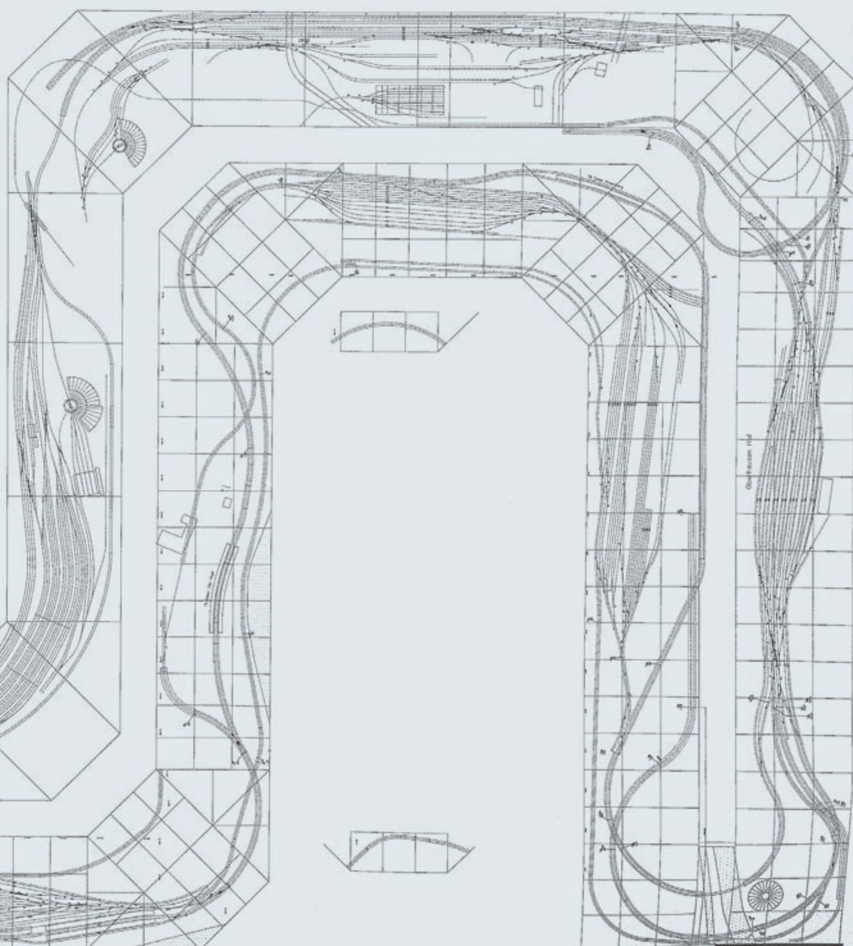
Loks der BR 50 stehen schon bereit: Das Bw Bochum-Dahlhausen nimmt Form an.

ter Hinterhofromantik inklusive, allen Umweltbedingungen zum Trotz, trocknender Wäsche auf der Leine andererseits.

Vom Duisburger Erzhafen bis zum Dortmunder Hafenamt spannt sich der Anlagenbogen, in einem doppelten S verschlungen und durch effektvolle Kulissen und einen dahinter für Wartungszwecke freigehaltenen schmalen Gang getrennt.

Zwischen Duisburg und Dortmund erschließen sich, auch in vorbildgerechter Reihenfolge, markante Fixpunkte der Region: Die 28-gleisige Rangiergruppe Osterfeld, das Bahnbetriebswerk Osterfeld und der Bahnhof Osterfeld-Süd, der Komplex der Oberhausener Stahlindustrie rund um die Gutehoffnungshütte, die HOAG, der Oberhausener Hauptbahnhof mit Stadt und den Siedlungen Grafenbusch und Eisenheim, das Essener Weltkulturerbe Zeche Zollverein mit Stadtteil Katernberg, die Villa Hügel, Bochum-Dahlhausen samt Personenbahn-





Auf einen Blick: Selbst diese Skizze des Gleisplans lässt die Dimensionen des ersten Bauabschnitts erahnen und zeigt die Aufstellungsform.



**Mitte der 60er-Jahre ist auch im Modell-Duisburg am Erzhafen der Straßenverkehr für Fußgänger noch überschaubar und erträglich.**

hof, Güterbahnhof und Bw sowie schließlich Dortmund-Bövinghausen mit der Jugendstilzeche Zollern III/IV.

„Alles nach Originalplänen und historischen Fotos bis ins kleinste Detail, bis zur letzten Verzierung und maßstäblich nachgebaut", beeilt sich Georg Rinneberg zu ergänzen.

Dass ein solch ambitioniertes Projekt nicht über Nacht Form annahm, versteht sich von selbst.

„Als 1996 das CentrO eröffnet wurde, habe ich in Oberhausen gewohnt und schon da hatte ich die Idee einer Modellbahnanlage, die sich bei 24 Millionen Besuchern im Jahr in diesem größten Einkaufs- und Erlebniszentrum der Region rechnen müsste", erinnert sich Rinneberg, der eben nicht nur ein passionierter Modelleisenbahner, sondern auch ein kühl kalkulierender Mann mit Geschäftssinn ist.

Gewiss kein Schaden, wenn man bei einer Geschäftsidee nicht nur vom eigenen Idealismus angespornt wird!

Konkret wurde die seinerzeitige Überlegung aber erst vor drei Jahren: „Da habe ich mich hingesetzt, einen schlappe 600 Seiten dicken Busyness-Plan entwickelt und diese Idee eben, vom Erz zum Stahl und Strukturwandel Ruhrgebiet als pädagogische Konzepte umzusetzen, und daraus ist die Modelleisenbahn hier entstanden, die nach authentischen Vorbildern vom Duisburger Hafen bis zum Dortmunder Hafen reicht."

Damit wären wir unversehens vom Geschäftsmann wieder beim Modelleisenbahner angelangt. Vielleicht gar beim Eisenbahn-Enthusiasten?

„Genau", schmunzelt der gebürtige Siegener und gibt zu: „Ich bin seit Kindesbeinen nicht nur Modellbahner, sondern geradezu ein Eisenbahn-Freak." Und dann verrät er mir noch und seine Augen leuchten dabei, dass er im sauerländischen Hemer, in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs aufgewachsen ist und einen Großteil seiner Freizeit bei den dortigen Eisenbahnern zugebracht hat und auch ordentlich zupacken durfte. „Der darf das, das ist unser Lehrling", hieß es dann schon mal, wenn unbequeme Fragen gestellt wurden.

Eigentlich ideale Voraussetzungen für eine Eisenbahner-Karriere!

Georg Rinneberg lächelt versonnen und gesteht: „Ich habe Elektriker gelernt, weil ich Lokführer werden wollte. Von diesem Be- →

Rund um den Schrottberg herrscht reger Bahnbetrieb und damit die Erhebung noch weiter wächst, wird gerade per Schlackewagen Nachschub herangebracht.

rufswunsch habe ich dann aber wegen der hervorragenden Dienstzeiten doch, wenn auch schweren Herzens, Abstand genommen." Sagt's, seufzt fast unmerklich und fügt noch hinzu: „Die Faszination ist geblieben und so habe ich eben jetzt das Hobby zum Beruf gemacht."

Womit wir wieder im Hier und Jetzt und bei der Modellbahnwelt Oberhausen gelandet wären. Eine solche Großanlage ist ohne einen leistungsfähigen Automatikbetrieb nicht zu beherrschen.

„Wir fahren auf Tillig-Gleisen mit Selectrix-System und haben als Software den Train-Controller von Freiwald, der über acht Rechner verteilt die Anlage steuert", erklärt Georg Rinneberg und blickt unwillkürlich zur Kommandozentrale hoch, von der aus man die gesamte Halle überschauen kann.

Das muss man auch, um notfalls einmal manuell eingreifen zu können und im wahrsten Sinne des Wortes den Überblick zu behalten. Zumal bei der folgenden Aufzählung einiger Superlativen, die sich dem Publikum nicht mehr so ohne weiteres erschließen werden: „Wir haben ungefähr 19 Kilometer Kabel, 4800 Meter Gleise verlegt, 750 Weichen, zwei Loklifte, unter anderem

## Nur epochengerechte Züge des Ruhrgebiets

den größten der Welt, sechs Schattenbahnhöfe und von den 250 auf der Anlage stehenden Zügen fahren zwischen 60 und 90 gleichzeitig", berichtet Georg Rinneberg, nicht ohne verständlichen Stolz in der Stimme.

Und auch darauf legt er Wert, schließlich hat er von der mehrfach besuchten Bad Driburger Ottbergen-Schauanlage eine besonders hohe Meinung: „Wir fahren nur epochengerechte Züge, die auch alle vorbildgerecht gealtert sind, fahren nur Züge, die nachweislich im Ruhrgebiet gefahren sind." Rinneberg macht eine kurze Pause,



In der schmucken Siedlung Grafenbusch herrscht Mittagsruhe. Das Essen wird hernach nur noch aufgewärmt, wenn die Männer von der Frühschicht nach Hause kommen.

## Anlagen-Steckbrief

**74-teilige H0-Segmentanlage in offener Rahmen und Plattenbauweise**

**Maße:** Zirka 420 m² (1. Bauabschnitt)
**Erbauer:** Georg Rinneberg und sein Modellbauteam
**Bauzeit:** Seit 3. Dezember 2007
**Epoche:** III-IV (1965 - 1970)
**System:** Zweileiter-Gleichstrom
**Betrieb:** Digital, Computersteuerung
**Gleismaterial:** Tillig
**Gleislänge:** Zirka 4800 m
**Rollendes Material:** Roco, Trix, Fleischmann, Brawa u.a.
**Anlagenthema und Vorbild:** Das Ruhrgebiet vor rund 40 Jahren vom Erzhafen Duisburg bis zum Dortmunder Hafen
**Kontakt:** www.modellbahnwelt-oberhausen.de

um dann mit einem Schmunzeln fortzufahren: „Sie werden hier keinen ET 485 aus Stuttgart sehen oder eine S 3/6!" Wir stutzen gleichzeitig, aber schon relativiert der Eisenbahnkenner: „Natürlich mit Ausnahme der Mindener, die hier nach Mülheim-Speldorf gekommen ist!"

Apropos Fahrbetrieb, was ist aus dem Plan geworden, Internetnutzer selbst Züge steuern zu lassen?

„Wir haben als Besonderheit eine interaktive Gästestrecke von 120 Metern Länge", greift Georg Rinneberg das Stichwort auf und erklärt: „Sie können sich einen Zug aussuchen, der mit einer Funkfernbedienung über die ganze Anlage zu fahren ist, was je nach Geschwindigkeit 25 bis 30 Minuten dauert." Einzige Ausnahme: „In Oberhausen Hauptbahnhof greift der Computer ein, weil sich da insgesamt fünf Strecken einfädeln und das ist denn doch etwas kritisch", räumt Rinneberg ein.

Während die Handwerker inzwischen wieder längst Feierabend gemacht haben, arbeitet nicht nur unser Fotograf Markus Tiedtke weiter. Auch das Modellbauteam ist noch immer fleißig, hat in den letzten drei Tagen bei der Anlagengestaltung deutlich sichtbare Fortschritte erzielt.

Sabine Brünnig, die Spezialistin für den Hausbau inklusive Konstruktion am PC, macht sich an den Dahlhauser Häusern in der Dr.-C.-Otto-Straße zu schaffen, während unterhalb an der Ruhr die ersten modifizierten Car-System-Fahrzeuge ihre langen Versuchsrunden drehen.

Michael Butkay hat sich das Umfeld der Villa Hügel vorgenommen und erklärt mir nebenher, wie wichtig die Landschaftsfeingestaltung ist, damit alles am Ende wie aus einem Guss erscheint. Er rückt seine Brille zurecht, wirft einen kritischen Blick auf die Bewaldung und stellt fest: „Also hier ist noch eine Lücke, die gefüllt werden muss."

Georg Rinneberg kann sich eben auf seine Spezialisten, darunter Chefplaner Heiner Tondorf und Elektroniker Reinhard Pfeiffer, und das inzwischen 51-köpfige Team verlassen. Und Spaß macht´s offensichtlich auch noch, trotz des Zeitdrucks, mit dem jeder auf seine Art umgeht. Der zweite Bauabschnitt kann kommen: Selbes Vorbild, nur von heut´, ein spannender Vergleich!

*Karlheinz Haucke*



Na, das scheint ja zu passen:
Stefan Laffont bei der Anprobe.



Die Schlacke- und Roheisenwagen stehen bereit, doch noch wird nicht produziert.



Blick in die Unterwelt: Die Gleiswendel verfügt über wirklich imposante Ausmaße.

Fotos: Tiedtke

# Modellbahn Aktuell

## HERPA ▸ *Krampe-Kipper und Hamm-Walze in H0*



In Super-Ausführung rollt die Hamm-Straßenwalze DV90 (Bild) an. Mit Metallwalzen, die um die Fahrzeug-Längsachse kippbar und natürlich drehbar gelagert sind, hat das gute Stück immer Kontakt zum Untergrund. Separat angesetzte und auf einer Seite chrombedampfte Außenspiegel runden die Gestaltung ab. Als Set liefern die Dietenhofener den John-Deere-Traktor 7920 und den Krampe-Kipper (Bild). Ersterer weist eine lenk- und in Längsachse kippbare Vorderachse und eine Fahrerfigur auf. Der Aufbau des Anhängers lässt sich durch beiliegende Teleskopstäbe in zwei Kipp-Stellungen arretieren. TT-Bahner mit Faible für die Epoche V werden mit einem DAF-XF-Sattelzug (Truck & Trailer Rental) und einem Schiebeplanen-Sattelzug mit Mercedes-Actros-Zugmaschine (Nord-Süd-Unternehmensgruppe) bedacht. Info: www.herpa.de.

## KOTOL ▸ *Holzkisten, Leitern und Paletten in H0*



Holzkisten liefert Kotol als Fertigmodell oder als Kartonbausatz. Die in den Vorbild-Längen 3,5, 5 und 7 m angebotenen Holzleitern aus Echtholz gibt es ebenfalls fertig oder als Bausatz, was auch für die sieben verschiedenen Echtholz-Paletten gilt. Alle Bausätze enthalten auch eine Montagehilfe. Info: Kotol, Mario Koch, Richterstr. 3, 12524 Berlin, Tel. (030)67892231, Internet: www.kotol.de.

## NOCH ▸ *Tretboot in H0*

Mit zwei Figuren liefert Noch ein Tretboot (Bild) aus. Ebenfalls zum Thema Wasser passen Kanus, ein Schlauchboot und das Set „Angelausflug“. Knicklenker, Planierraupe, Frontlader und Gabelstapler bereichern die Arbeitswelt. Mit maximal zwei PS sind Fiaker, Feuerwehrfuhrwerk, Leichenwagen und Jauchewagen unterwegs. Mit der Patina-Creme lassen sich einfach Betriebsspuren aufbringen. Info: www.noch.com.



## MICRO-METAKIT ▸ *Preußischer E-Lok-Oldtimer E06 in H0*



Die sogar mit mitlaufender Antriebsmotor-Attrappe versehene E06 lässt die Herzen von E-Lok-Oldtimer-Freunden höher schlagen. Die exquisite Technik steckt in einem komplett aus Messing, Neusilber und Edelstahl gefertigten Aufbau und Fahrwerk. Zur Auslieferung kommen jeweils drei Ausführungen nach preußischem Nummernschema und als E06 der DRG (Bild) sowie als Epoche-III-Modell der DR (Bauzustand 1955). Info: Micro-Metakit, Tel.: (0871) 43457, www.micro-metakit.com.

## US-Corner

*Im Widerspruch zum Firmennamen und abweichend von bisherigen Modellen besitzt der PD-4103-Bus (Bild 1) von Classic Metal Works (CMW) ein feindetailliertes Kunststoffgehäuse mit Inneneinrichtung. Die originalgetreue Lackierung als Greyhound-Bus macht das Modell zu einem Schmuckstück für die H0-Highways der 1950er-Jahre. Von Atlas kam ein Paket mit neuen, schlanken Code-100-Handweichen und einem neu konstruierten, als 48-Fuß-Well-Car (Bild 2) bezeichneten Tragwagen für hohe Container über den Atlantik. Der Güterwagen ist vorbildentsprechend detailliert und wird für die Burlington Northern & Santa Fe (BNSF), Coe Rail und TTX mit jeweils vier unterschiedlichen Betriebsnummern angeboten. CMW- und Atlas-Produkte sind im spezialisierten Fachhandel erhältlich. Ein feines H0-Modell ist die neu konstruierte Diesellok FP-45 (Bild 3 hinten) geworden, die angesichts der tollen Gestaltung zu Recht Einfahrt ins hochwertige Genesis-Sortiment erhält. Die Maschine ist mit oder ohne Sounddecoder sowie für andere Bahngesellschaften beschriftet erhältlich. Legendär ist der Ruf des Big Boy (Bild 3 vorne) der Union Pacific, von dem auch das fein detaillierte N-Modell lebt, das nun mit der Betriebsnummer 4009 erhältlich ist. Das N-Modell trägt einen analog und unter DCC-Bedingungen funktionsfähigen Sounddecoder. Der Einsatz mit dem nun mit Betriebsspuren versehenen Express-Reefer von Pacific Fruit Express (Bild 3 rechts) ist vorbildgerecht, jedoch sollte der Zug etwas länger ausfallen. Athearn-Modelle werden über Noch (Info: www.noch.de) vertrieben. Hersteller-Info: www.classicmetalworks.com, www.atlasrr.com, www.athearn.com.*

1



2



3




### LILIPUT ▸ *Metall-Radsätze für IIm-Wagen*




Da Liliput im Neuheiten-Prospekt einen (später lieferbaren) Gartenbahn-Güterwagen aufgenommen hat, lag es nahe, den Tauschradsatz (Raddurchmesser 31,4 mm, Art.-Nr. 99300) ebenfalls unter der Marke Liliput anzubieten. In einem LGB-Vierachser eingesetzt, haben die Metallräder einen spürbar geringeren Rollwiderstand. Muss man bei dem mit Plastik-Rädern ausgestatteten Modell noch eine Kraft von 19 g aufbringen, um den Waggon in Bewegung zu setzen, genügen mit Metallrädern bereits 12 g. Dass sich Wagen mit Metallrädern eher nach großer Eisenbahn und weniger nach Spielzeug anhören, kommt noch dazu. Info: www.liliput.de.

# MODELLBAHN AKTUELL

## MÄRKLIN ▸ *RTS-Röhrentransport und DRG-Einheitsdampflok der Baureihe 01 in H0*



In einmaliger Auflage ist das H0-Röhrentransportzug-Set (Bild) mit RTS-Köf II und zwei beladenen Rungenwagen Snps 719 erschienen. Mit verlängerten Wagner-Windleitblechen präsentiert sich die DRG-01. Als dritte H0-Lokomotive der exklusiven Bellingrodt-Edition zeigt sich die sechsfach gekuppelte 59 004 im Kornwestheimer Reichsbahn-Zustand der Epoche II. Als Privatbahn-Lok der niederländischen ACTS rollt die neueste Version der MAK-G-1206 an. Spur-I-Triebfahrzeuge mit bis zu acht angetriebenen Achsen nimmt der Rollenprüfstand auf. Info: www.maerklin.com.

## L.S. MODELS ▸ *Französischer H0-Kühlwagen*



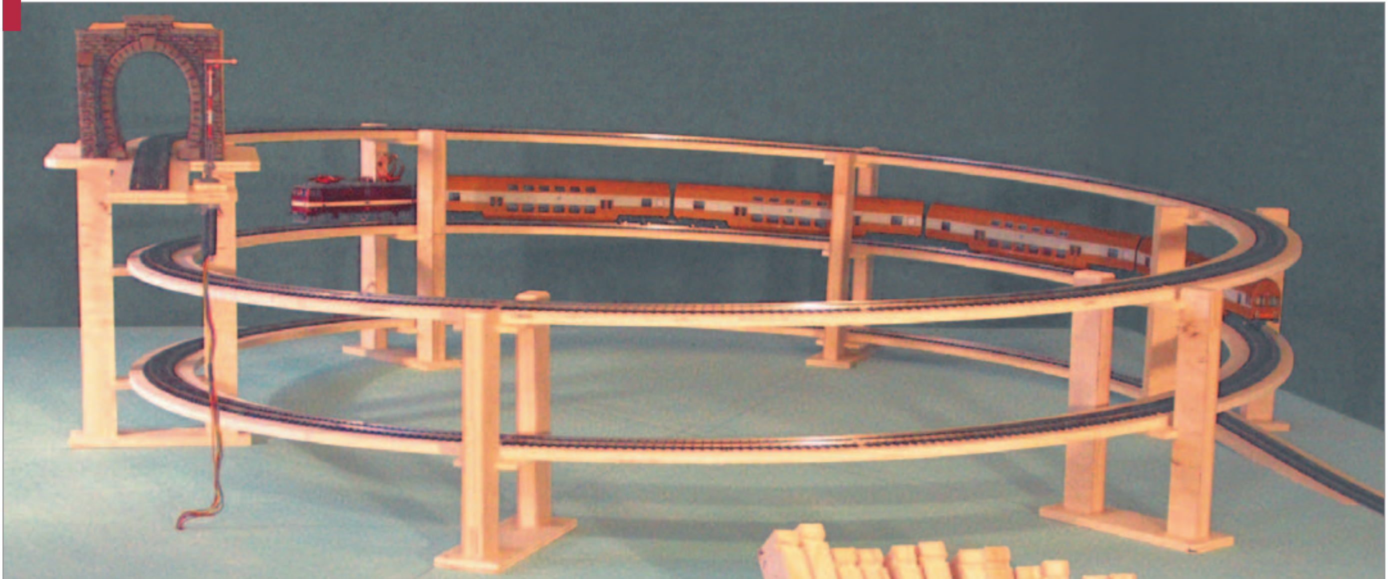
An dem vierachsigen Epoche-V-Obst-Kühlwagen Iaghmpss der Französischen Staatsbahnen (SNCF) begeistern die sorgfältigen Gravuren und die feine Ausführung der vielen separat angesetzten Teile. Info: www.lsmodels.com.

## TRIX ▸ *Großraum-Schiebewandwagen in H0*

Der Großraum-Schiebewandwagen mit Transwaggon-Beschriftung (Bild) präsentiert sich als Wagenkasten-Formneuheit mit gesickten Schiebewänden. Das Thema „Vom Erz zum Stahl" bedient das Teleskophaubenwagen-Zweierset. Die nach Epoche IV beschriftete 290 (Bild rechts) kann sich dank der beidseitigen Digitalkupplung an jeder beliebigen Stelle auf der Anlage ihres Zuges entledigen. N-Bahner können jetzt auf die Epoche-V-103 001-4 zurückgreifen. Info: www.trix.de.



## **FINSTER TRASSENMODULTECHNIK** *Neue Elemente für Gleiswendeln*



Drei neue Normteile (Fußbrettchen, Ständerwerk und Konsolbrettchen) ergänzen die Konstruktion. Die Teile ermöglichen den Aufbau einer Gleiswendel in Ständerwerkkonstruktion. Die komplett aus Holz bestehende Bauart zeichnet sich durch geringes Gewicht und durch eine hohe Steifigkeit aus. Zudem lässt sich die Gleiswendel in geschlossenen Geländeformationen verwenden, da sie von innen zugänglich ist. Die abgebildete zweieinhalbfache Gleiswendel (R 542,8mm), weist eine Durchfahrtshöhe von 108 mm, eine Trassenstärke von 8 mm und eine Steigung von 3,17 Prozent auf. Info: www.finster-trassenmodultechnik.de.

# MODELLBAHN AKTUELL

## WIKING ▸ *Metz-Drehleiter DL32 in H0*



Die neue Metz-Drehleiter-Generation setzen die Berliner Modellautobauer zeitnah in H0 um: Die DL32 auf Mercedes-Benz-Econic-Fahrgestell (Bild rechts) ist funktionsgerecht beweglich. Die Rosenbauer-Feuerwehr RLFA 2000 AT (Bild links) rollt nun als erste Variante im Design der Böblinger Floriansjünger zum Einsatz. Das Vorbild des Doppeldeckerbusses D89 verkehrt aktuell in der Bundeshauptstadt und fährt auf der Linie 69E Reichstag und Kongresshalle an. Info: www.wiking.de.

## JANO Modellbau ▸ *W50 LA/K als Muldenkipper in H0*

Als hervorragend detailliertes Kleinserienmodell präsentiert Jano den allradgetriebenen W50 mit Muldenkipper-Aufbau und Normalbereifung. Im Gegensatz zum abgebildeten Vorserienmuster wird das Serienmodell eine lenkbare Vorderachse besitzen. Die Mulde lässt sich in gekippter Stellung arretieren. Info: Jano Modellbau, Jörg Albert, Langensalzaer Str. 40, 99817 Eisenach, Tel.: (03691) 881985, Internet: www.jano-modellbau.de.



## FLEISCHMANN ▸ *Digital-Zentrale Profi-Boss und Kohlekübelwagen in H0*



Zunächst kommt Fleischmanns neue, Profi-Boss (Bild) getaufte Digitalzentrale in den Startsets des Jahres zur Auslieferung. Mit dem Profi-Boss steht dem Modellbahner jetzt eine zwischen dem professionellen Fahrpult Twin-Center und dem einfachen Lok-Boss angesiedelte Zentrale zur Verfügung. Zeitgemäß verfügt das als Handregler konzipierte Gerät über ein großzügig dimensioniertes Display. Der Adressbereich reicht von 1 bis 9999 und umfasst so auch vierstellige Adressen. 2000 Weichenadressen lassen sich verwalten, zehn Weichen kann man im Direktzugriff schalten. Wenn der Profi-Boss mit dem Twin-Center verbunden wird, kann man Updates aufspielen. Als Neukonstruktionen rollen ein vierachsiger, ein zweiachsiger mit Bremserbühne und ein zweiachsiger Kohlekübelwagen ohne (alle Bild oben) der Bergwerksgesellschaft Hibernia A.G. für die Epoche III an. Die Behälter der H0-Modelle sind abnehmbar. Einen professionellen Modellbahn-Start ermöglicht ein hochwertiges Epoche-IV-Set mit einer Dampflok der BR 041, drei Schnellzug-, vier Güterwagen sowie einem großen Gleisoval (Radius R2) mit langem Überholgleis und analogem Fahrregler. Die hübsche bayerische 18.5 können Wechselstrom-Digitalbahner als DRG-Lok mit Sound-Decoder erwerben. Die im vergangenen Monat als N-Modelle gelieferten Doppelstock-Wagen in der Ausführung des Zürcher Verkehrs-Verbundes ZVV erscheinen jetzt in H0. Als Sonderserie für N liefert Fleischmann eine E-Lok der BR 481 der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe AG (NIAG). Info: www.fleischmann.de.



## BRAWA ▸ *DRG-E77 und G-Wagen-Set in H0*



Als bayerische E7731 beschriftet ist die fein detaillierte Altbau-E-Lok im süddeutschen Raum unterwegs. Ebenfalls in Epoche-II-Ausführung liefern die Remshaldener ein Dreierset mit gedeckten Güterwagen. Der Gu Hannover ist ein ungebremster Leitungswagen und weist glatte Türen auf, von den beiden G München ist einer ebenfalls ungebremst, der andere weist Endfeldverstärkungen auf. Zwischen Stuttgart und Calw war laut Zuglaufschild der Cid21 der DRG unterwegs (alle Bild). N-Bahner erhalten eine V160 und einen Personenwagen Ci05, beide in DB-Epoche-III-Ausführung. Info: www.brawa.de.

## KÜHN ▸ *N-Wagen in Silber und Verkehrsrot in TT*



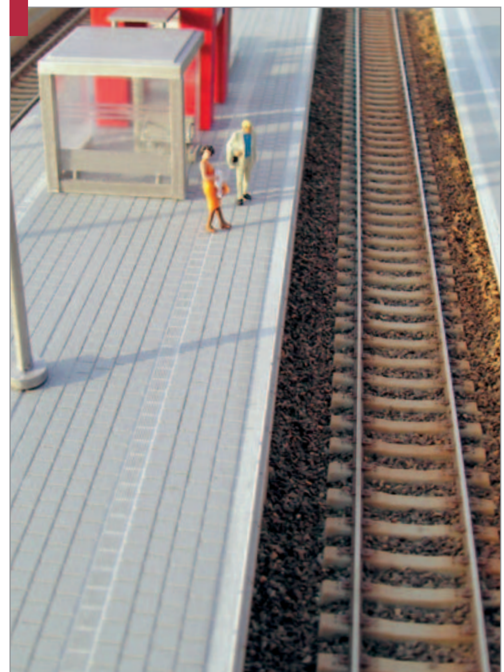
Nahezu zeitgleich mit dem Mitbewerber Tillig liefert Kühn seine Silberlinge aus. Den Anfang machen der gemischtklassige ABn und der Zweite-Klasse-Wagen Bn in Verkehrsrot und im klassischen Silber mit Pfauenaugenmuster. Letztere tragen als Epoche-IV-Modelle schwarze Rahmen. Die Wagen werden ab Werk voll zugerüstet, also mit montierten Griffstangen, Bremsklötzen sowie Drehgestellzurüstteilen geliefert. Info: Kühn-Modell, Im Bendel 19, 53619 Rheinbreitbach, Tel.: (02224)967780, Internet: www.kuehn-modell.de.

## BORN ▸ *Faltenbalg für Märklins H0-Re4/4I*



Auch für Märklins rote Re4/4I bietet Born nun den aus Messing gefertigten Faltenbalg (Bild) an. Ebenfalls aus Messing fertigen die Schweizer einen dreiachsigen Schnellzug-Gepäckwagen in Epoche-II-Ausführung. Info: Modellbaustudio Born, Postfach 1704, CH-8640 Rapperswil, Tel.: (0041) (55)2111303, Fax: (0041) (55)2107903, www.modellbaustudio.ch.

## VAMPISOL ▸ *Epoche-V-Bahnsteige*



Vampisol bietet Nachbildungen für Epoche-V-Bahnsteige an: Für beim Vorbild 55 (Regionalzüge), 76 (ICE) und 96 Zentimeter (S-Bahnen) hohe Typen werden Kopf- und Mittelstücke angeboten, mit denen Bahnsteige beliebiger Längen nachgebildet werden können. Zwei Außenbahnsteige lassen sich nahtlos zu einem Inselbahnsteig zusammenfügen. Die Bauteile sind bereits eingefärbt. Die umfangreiche und gut bebilderte Bauanleitung macht auch dem weniger Geübten Mut zur Umsetzung. Info: Vampisol, Stieggasse 27, 34346 Hann. Münden, Tel. (05541) 9992005, www.vampisol.de.

# MODELLBAHN AKTUELL

## AUHAGEN ▸ *Set „Neschwitz“ in TT, Wasserturm in H0*



Wer in TT schnell zu einem Bahnhof kleiner bis mittlerer Größe kommen will, dem sei das Bahnhofsset „Neschwitz“ (Bild) empfohlen. Es enthält Empfangsgebäude nebst Güterschuppen, Wasserturm, Eisenbahnerwohnhaus mit Anbauschuppen sowie Wasserkran, Bänke und Bäume zur weiteren Ausgestaltung. Neben der deutschen liegen Deko-Varianten für Polen, Tschechien, die Slowakei und Ungarn bei. Ebenfalls in TT wird eine Stahlbrücke im Gleisbogen in Gitterbauweise angeboten. Herausragende H0-Modelle der Juli-Auslieferungen sind ein kleiner Wasserturm, der Kleinstadtbahnhof Grünberg und schuppenähnliche Gebäude des früheren Haltepunktes Unterschönbach, wie sie auch andernorts in der Oberlausitz noch zu finden sind. Die Anlagen-Hintergrundgestaltung wird mit Halbreliefhäusern in H0 und N sowie Industriebauten im Maßstab 1:100 abwechslungsreicher. Weitere Neuheiten sind maigrünes Beflockungsmaterial, ein Vierer-Pkw-Set für TT, Mikroglühlampen und Antennen, die für H0 und TT nutzbar sind. Info: Auhagen GmbH, Hüttengrund 25, 09496 Marienberg, Tel. (03735) 668466, www.auhagen.de.

## BEMO ▸ *Bernina-Triebwagen ABe 4/4 in H0m*




Gerade wurde die Rhätische Bahn (RhB) in der Albula-Bernina-Kulturlandschaft zum UNESCO-Welterbe erklärt und schon ist das entsprechende, vorbildgetreu beschriftete H0m-Modell des Bernina-Triebwagens ABe 4/4 von Bemo (Bild) lieferbar. Info: www.bemo-modellbahn.de.

## S.E.S ▸ *Anhänger „Oschatz“ in H0 und TT*



Die Berliner Firma S.E.S. Modelltec liefert den Ernte-Anhänger HW 80.11 „Oschatz“ mit erhöhter Seitenwand und so genannter Ballonbereifung in den Maßstäben 1:87 und 1:120 (beide Bild) aus. Wie andere S.E.S-Modelle tragen auch diese Anhänger Nummernschilder. Info: Modelltec GmbH, Breitenbachstr. 11-12, 13609 Berlin, www.modelltec.de.

## BUSCH ▸ *Ziegelbruch und Kleintiere*

Als Ziegelschutt, wie es die Packung verheißt, eignen sich die rotbraunen Brocken ohne weitere Zerkleinerung erst ab einem Maßstab von etwa 1:32, als Bruchsteine machen sie aber auch in H0-Wagen eine gute Figur. In einem Set stecken 76 sorgsam gravierte Kleintiere (unter anderen Frösche, Ratten, Schlangen, Hasen, Eichhörnchen, Igel und Eulen). Als Fahrzeuge der Stadtwerke sind der Traktor Fortschritt und der Multicar mit Blinklichtern samt Elektronik ausgestattet. Info: www.busch-model.de.



# Im Rückspiegel entdeckt

## VOR 25 JAHREN: *Aschersleben TT-/TTm-Anlage*



● „Eigentlich sollte es nie eine Ausstellungsanlage werden", versuchten sich die Mitglieder der DMV-AG 7/11 aus Aschersleben im Harzvorland in Bescheidenheit. 1963 mit zehn Modellbahnfreunden gegründet und zunächst mit H0 beschäftigt, zwangen Raumschwierigkeiten zur kleineren Nenngröße. Dabei entwickelten die TT-Fans erstaunliche handwerkliche Fertigkeiten: Gleise und später Weichen entstanden unter Verwendung des Sebnitzer Modellgleises im Selbstbau, ebenso das Schmalspurgleis. Hinzu kamen 25 regelspurige Fahrzeuge aus eigener Werkstatt und dazu sämtliche Fahrzeuge – nach Harzer Vorbild – für den Schmalspurteil. Der MODELLEISENBAHNER 9/1983 zeigte eindrucksvolle Impressionen dieses Könnens.

MIWULA HAMBURG

## Fünf Millionen Besucher

● Damit hatte die fünfjährige Merle Wiltsche aus Österreich nebst ihrer Familie nicht gerechnet: Am Morgen des 16. Juli kamen sie recht früh zum Miniatur-Wunder-Land, um einen Besuch in Hamburg abzuschließen und „die Ausstellung in Ruhe, ohne zu viele Menschen" zu betrachten, wie Merles Mutter Meike sagte. Doch dann am Eingang: Konfettiregen, zahlreiche Schaulustige, ein Blitzlichtgewitter – und die Begrüßung durch die Brüder Frederik und Gerrit Braun, die Betreiber des „MiWuLa". Die kleine Merle betrat als fünfmillionste Besucherin die größte Modellbahnschau der Welt. Neben einem extra für sie angefertigten Kleinflugzeug, das sie nach eigenen Wünschen gestalten kann und das später auf dem „MiWuLa"-Flughafen zu sehen sein wird, gab es eine riesige Torte, eine Führung von den Braun-Brüdern auch hinter die Kulissen und ein „Einreisevisum" ins „MiWuLa" für die ganze Familie auf Lebzeiten. Wie das Flugzeug aussehen wird? „Ernie-und-Bert-Airline fände ich einen guten Namen für mein Flugzeug. Auf der einen Seite soll der Kopf von Ernie, auf der anderen Seite der Kopf von Bert zu sehen sein", sagte eine strahlende Merle vor der Skizze des Flugzeuges.



Foto: MiWuLa

**Überraschung: Frederik Braun begrüßt die fünfjährige Merle Wiltsche als fünfmillionste Besucherin im „MiWuLa" mit einem Konfettiregen.**



## MESSE-KALENDER

**3. - 5. OKTOBER 2008:**
**Modell-Hobby-Spiel, Leipzig.**

**31. OKTOBER - 2. NOVEMBER 2008:**
**Faszination Modellbau, Friedrichshafen.**

**6. - 9. NOVEMBER 2008:**
**Modellbahn Köln 2008, Köln-Messe.**

3. MRG-SEMINAR

## Aus neu mach alt

● Vom 3. bis 5. Oktober leitet Michael Robert Gauß das 3. MRG-Modellbau-Seminar. Im Mittelpunkt stehen das Altern von Fahrzeugen und Gebäuden sowie der Selbstbau eines Baumes. Die Anmeldung erfolgt bis zum 20. September an der Volkshochschule in Bad Mergentheim: Tel. (07931) 574-300, Fax -907, E-Mail: vhs@bad-mergentheim.de. Die Seminargebühr beträgt 150 Euro (MEB-Abonnenten und ERC-Mitglieder 140 Euro), Einzahlung auf Kto. 1001890, BLZ 67352565, Kurs-Nr. (gleich Verwendungszweck) 82m-299. Aktuelles und eine Materialliste findet sich unter www.michael-robert-gauss.de.


## Impressum

**MODELLEISENBAHNER**
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

**HERAUSGEBER**
Wolfgang Schumacher

**CHEFREDAKTEUR**
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

**REDAKTION**
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

**GRAFISCHE GESTALTUNG**
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

**ANZEIGEN**
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 21, gültig ab Heft 1/2008, Gerichtsstand ist Bad Waldsee

**FREIE MITARBEITER**
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

**ABONNENTEN-SERVICE**
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

**EINZELHEFTBESTELLUNG**
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

**DRUCK**
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

**VERTRIEB**
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de





Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422




www.vgbahn.de
www.modelleisenbahner.de

Das Oktober-Heft erscheint am **17. September** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Rainer Heinrich

## KRAFTPAKETE IM DRILLINGSTAKT

Die Rekonstruktion der preußischen G12 ließ eine Güterzuglok entstehen, die fast an die Leistung der 44 heranreichte: Die BR 58.30. Das H0-Modell von Gützold erinnert an diese Maschinen.

## H0-FLAIR DER REICHSBAHN

Teil 2: Der Zittauer Modell-Eisenbahn-Club realisiert bewegte und bewegende Momente.

## AIRBRUSH MIT PFUSCH

Auf ein Neues: Fehler bei Farbwahl und Ausführung einer Lackierung lassen sich vielfach rückgängig machen.


Foto: Stirl



Foto: Frickel

## Außerdem

### Lippstädter Jubelfest

Grund zum Feiern: Die Westfälische Landes-Eisenbahn (WLE) wird 125 Jahre alt.

### Bereit für den Notfall

Teil 2: Aus Gbs- und Bghw-Wagen baute das Raw Potsdam Geräte- und Mannschaftshilfszugwagen.

### Modellbahn-ABC

Auch beim dritten Buchstaben im Alphabet geht´s um Praxis-Tipps.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

## TAUSENDSASSA

Lokführer, Pilot und Maler: Der Schweizer Franz Stucki hat mehr als eine Passion.




Fotos: Armin Schmutz


Foto: Fröhlich

## VIVA EPOCHE III

Die Wirtschaftswunderzeit lebt auf der detailreichen H0-Anlage der badischen Werkstatt 87.